

М. П. С.
Канцелярія С. Путь
ВѢСТНИКЪ

ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.
ЕЖЕНЕДѢЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЪ.

Выходитъ въ Иркутскѣ, при Управленіи Забайкальской жел. дор., подъ редакціей Начальника дороги.

~~1-44, 04-15 02-34~~ 1-5, 7-18, 28, 35, 41, 45, 47-52

УСЛОВІЯ ПОДПИСКИ:

Для служащихъ на Забайкальской желѣзн. дор. **2 р. 50 к.** на годъ.
 На полгода **1 руб. 40 коп.**
 На четверть года **— " 75 "**
 Допускается разсрочка для годовыхъ подписчиковъ: къ 1-му февраля—1 р.; къ 1-му мая—1 руб.; къ 1-му июля—50 коп.
 Для постороннихъ управленію дороги лицъ **5 руб.** на годъ.
 На полгода **3 "**
 На четверть года **2 "**

№ 1 и 2.

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ:

Въ Управленіи—въ конторѣ Редакціи и въ книжномъ магазинѣ Макушина и Посохина.

А ОБЪЯВЛЕНІЯ:

Въ конторѣ Редакціи и въ типографіи Макушина и Посохина.

Плата за объявленія принимается:

За 1 страницу въ одномъ номерѣ **15 руб.**
 „ полстраницы „ „ „ **10 „**
 „ четв. стран. „ „ „ **5 „**
 За строку петита въ столбцѣ или за мѣсто занимаемое ею:

На годъ **4 р. 50 к.**
 На полгода **2 р. 50 к.**
 Въ одномъ номерѣ **— р. 20 к.**

Отдѣльный номеръ 10 коп.

Адресъ Редакціи: Иркутскъ, улица Гр. Кутайсова, д. Кузнецъ, Управление Забайкальской желѣзной дороги.

СОДЕРЖАНІЕ: Желѣзнодорожная медицина въ Россіи.—Рѣчь Старшаго врача при открытіи перваго совѣщательнаго сѣзда врачей Забайкальской жел. дор.—Протоколы засѣданій сѣзда врачей Забайкальской жел. дор. 17 и 18 декабря 1909 г.—Среди газетъ и журналовъ.—Поздравительныя телеграммы.—Отчетъ по устоятву спектакля на ст. Хилокъ 29 ноября 1909 г.—Отчетъ по спектаклю въ желѣзнодорожномъ собраніи на ст. Урульга 29 ноября 1909 г.—Свѣдѣнія о количествѣ перевозокъ и валовомъ доходѣ за ноябрь мѣсяцъ 1909 г.—Отъ редакціи.

Открыта подписка на еженедѣльный журналъ

ВѢстникъ Забайкальской желѣзной дороги

Третій годъ изданія.

на 1910-й годъ.

Третій годъ изданія.

Выходитъ въ Иркутскѣ при Управленіи Забайкальской желѣзной дороги,

подъ редакціей Начальника дороги.

УСЛОВІЯ ПОДПИСКИ въ ЗАГОЛОВКѢ.

Адресъ редакціи: Иркутскъ, улица Графа Кутайсова домъ Кузнецъ, Управление Забайкальской желѣзной дороги.

№ 1 и 2-й.

М. П. С.

№ 1 и 2-й.

ВѢСТНИКЪ

ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЪ.

Выходитъ въ Иркутскѣ, при Управленіи Забайкальской желѣзной дороги, подъ редакціей Начальника дороги.

Официальныя сообщенія и распоряженія по Управленію Забайкальской желѣзной дороги.

П Р И К А З Ъ

Начальника Забайкальской желѣзной дороги.

1-го января 1910 года.

№ I.

По Матеріальной Службѣ и Главной строитель-
ной Конторѣ 2 пути.

Перемѣщается: Радованскій Болеславъ заведывающій
учетомъ хозяйственныхъ работъ Матеріальной службы времен-
нымъ техникомъ технического отдѣла главной строительной
конторы 2 пути съ жалованьемъ по 125 руб. въ мѣсяцъ, съ
1 сентября 1909 года.

Начальникъ дороги,

Инженеръ *О. Кноррингъ.*

За Начальника Матеріальной
Службы *Тертуновъ.*

Завѣдывающій постройкою 2 пути,

Инженеръ *Г. Колодяжный.*

По Службѣ Движенія.

Назначаются: Эйсмонтъ Густавъ начальникъ ст. Сен-
ча южныхъ ж. д. ревизоромъ движенія 6 уч. сл. Движе-
нія Забайкальской ж. д. съ жалованьемъ по 200 руб. въ
мѣсяцъ и Венерани Эммануилъ запасный агентъ сл. Движе-
нія тѣхъ же дорогъ, дѣлопроизводителемъ Службы Движенія
Забайкальской ж. д. съ жалованьемъ по 175 руб. въ мѣ-
сяцъ, оба съ 1 ноября 1909 года.

Перемѣщаются: Сибиряковъ Иннокентій дѣлопро-
изводитель общаго дѣлопроизводства и Тускій Дормидонтъ
счетоводъ товаро-станціоннаго отдѣла, старшими счетоводами
счетоводства службы Движенія, первый съ жалованьемъ по
150 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 сентября 1909 г. и второй съ жа-
лованьемъ по 125 руб. въ мѣсяцъ, съ 10 октября 1909 года.

Начальникъ дороги,

Инженеръ *О. Кноррингъ.*

Начальникъ службы

Движенія, Инженеръ *Осташевъ.*

По Главной Бухгалтеріи.

Увольняется отъ службы: по болѣзни: Коротковъ
Валеріанъ старшій счетоводъ, съ 16 декабря 1909 года.

Назначается: Водопрѣвъ Александръ старшій сче-
товодомъ съ жалованьемъ по 150 руб. въ мѣсяцъ, съ 16 де-
кабря 1909 года.

Начальникъ дороги,

Инженеръ *О. Кноррингъ.*

Главный Бухгалтеръ *Эфросъ.*

По Хозяйственнымъ лѣснымъ заготовкамъ и Службѣ Движенія.

Увольняется отъ службы: Добрынинъ Тихонъ главный
кондукторъ Татауровской вѣтки, съ 1 декабря 1909 года.

Начальникъ дороги,

Инженеръ *О. Кноррингъ.*

За завѣдывающаго лѣсными

дачами *Яковлевъ.*

Начальникъ сл. Движенія,

Инженеръ *Осташевъ.*

П Р И К А З Ъ

Начальника Забайкальской желѣзной дороги.

1-го января 1910 года.

№ II.

*Помѣщенные ниже перемѣны въ личномъ составѣ
служащихъ въпренной мѣлѣ дороги, объявляются для со-
днннн.*

Начальникъ дороги,

Инженеръ *О. Кноррингъ.*

И. о. Правителя Канцеляріи *Б. Тоцкий.*



По Канцеляріи Управленія.

Перечисляется содержаніе: **Монича** Ивана вр. переписчика со счета сбереженій по личному составу всей смѣты 1909 года (очер. № 43) на очер. № 317-а отд. VII (кредит. предпие. 750 руб.), съ 19 ноября 1909 года.

За Правителя Канцеляріи **Разумовскій**.

По Службамъ Пути и Тяги.

Перемѣщается: **Малуновичъ** Александръ ремонтный рабочій 10 уч. старшимъ сторожемъ Читинскихъ главныхъ мастерскихъ съ жалованьемъ по 40 руб. въ мѣсяцъ и квар. по 10 руб. въ мѣсяцъ, съ 10 ноября 1909 года.

Начальникъ сл. Пути,
Инженеръ **В. Корнеевъ**.

За Начальника Службы Тяги **А. Постыловъ**.

По Канторѣ Инженера для особыхъ порученій при Начальникѣ дороги.

Определяется: **Терлецкій** Эдуардъ вр. десятникомъ при постройкѣ Пастеровской станціи съ жалованьемъ по 50 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 мая 1909 года.

Увольняется въ отпускъ: на 2 мѣсяца: **Околѣловъ** Семенъ сторожъ главнаго склада бланковъ, съ 19 декабря 1909 года, съ сохраненіемъ содержанія.

Инженеръ для особыхъ порученій
при Начальникѣ дороги **Г. Колодяжный**.

По Школьному Отдѣлу.

Определяются: **Новоселовъ** Дмитрій вр. исполняющій об. псаломщика вагона-церкви № 142 съ жалованьемъ по 50 руб. въ мѣсяцъ и **Шелестюкъ-Шелестъ** Яковъ сторожемъ школы ст. Хилокъ съ жалованьемъ по 30 руб. въ мѣсяцъ при квар. нат., первый съ 1, второй съ 16 декабря п. г.

Увеличивается содержаніе: **Рогову** Прокопію сторожу церкви ст. Слюдянка до 30 руб. въ мѣсяцъ при квар. нат., съ 1 октября п. г.

Увеличивается добавочное вознагражденіе: **Мустафину** о. Николаю священнику Слюдянской ж. д. церкви до 12 руб. 50 коп. въ мѣсяцъ, за преподаваніе закона Божія въ Слюдянской ж. д. школѣ, съ 1 сентября п. г. (за счетъ очеред. № 30) и **Телятьеву** о. Семену священнику Хилокской ж. д. церкви до 15 руб. въ мѣсяцъ, за преподаваніе закона Божія въ Хилокской ж. д. школѣ, съ 1 сентября п. г. (за счетъ особ. школьнаго фонда).

Назначается добавочное вознагражденіе: **Середкину** Павлу и **Горбуновой** Елизаветѣ по 5 руб. въ мѣсяцъ каждому, за преподаваніе закона Божія въ Танхойской ж. д. школѣ, съ 19 сентября п. г. (за счетъ очередн. № 30).

Перечисляется содержаніе: Со счета школьнаго фонда на очеред. № 30: По **Иркутской школѣ:** учительницы **Посылиной** Нины.

По **Листвениченской школѣ:** учителей: **Стороженко** Елизаветы, **Ергольской** Надежды, **Мартыщенко** Федора; законоучителя: **Титова** о. Іоанна; сторожей: **Королякъ** Фабіона, и **Сушенцова** Павла.

По **Маритуйской школѣ:** учительницы: **Крюковой** Анны; законоучителя, **Чуринова** о. Иннокентія; сторожа: **Володина** Василія.

По **Слюдянской школѣ:** учителя: **Смирнова** Вячеслава.

По **В.-Удинской школѣ:** учительницы: **Смотриной** Валентины.

По **Хилокской школѣ:** учительницы: **Стуковой** Надежды.

По **Читинской школѣ:** учительницы: **Варежниковой** Анны, **Новиковой** Зинаиды и учительницы рукодѣлія **Лихачевой** Тамары.

По **Шилжинской школѣ:** учительницы: **Марковой** Александры, **Литвинцевой** Агніи.

По **Оловянининской школѣ:** учительницы: **Валгусовой** Лидіи, всѣхъ 19 съ 1 января с. г.

Увольняются въ отпускъ: на 2 мѣсяца: **Житниковъ** Иванъ сторожъ церкви ст. Могзонъ, съ 3 декабря п. г. съ сохраненіемъ содержанія.

Возвратился изъ отпуска и вступилъ въ исполненіе обязанностей: **Литвинцевъ** Яковъ сторожъ церкви ст. Мысовая, съ 28 ноября п. г.

Увольняются отъ службы: по прошенію: **Гургенидзе** о. Александръ законоучитель школы ст. Маньчжурія, съ 1 октября п. г. и **Лемайкины** Иванъ сторожъ школы ст. Танхой, съ 1 января с. г.

Исправленіе приказа: № LXL—1909 г. Назначеніе добавочнаго вознагражденія **Виноградову** о. Николаю считать не по 15 руб., а по 12 руб. 50 коп. въ мѣсяцъ.

Примѣчаніе: **Петрову** Марію учительницу Адриановской школы (см. прик. № XXXIX—1908 г.), за выходомъ замужъ, именовать по фамиліи мужа „Косолаповой“.

За Ревизора жел.-дор. образовательныхъ учреждений **В. Наумовъ**.

По Главной Бухгалтеріи.

Определяются: **Винницкій** Борисъ счетоводомъ съ жалованьемъ по 100 руб. въ мѣсяцъ, и **Авраменко** Павелъ вр. канторщикомъ съ жалованьемъ по 50 руб. въ мѣсяцъ, первый съ 10, второй съ 14 декабря п. г.

Исправленіе приказа: № LXXXIII—1909 г. **Лукина** Илью счетовода считать уволеннымъ по прошенію, съ 12 ноября п. г.

Главный Бухгалтеръ **Эфросъ**.

По Врачебному Отдѣлу.

Определяются: **Кузнецовъ** Петръ санитаромъ-дезинфекторомъ ст. Иркутскъ, съ 19 декабря 1909 г., **Шалагиновъ** Лазарь служитель пріемнаго покоя ст. Адриановка, съ 7 декабря 1909 г., оба съ жалованьемъ по 30 руб. въ мѣсяцъ, **Кузьянъ** Елизавета акушеркой пріемнаго покоя ст. Адриановка съ жалованьемъ по 50 руб. въ мѣсяцъ, **Гроздова** Ефросинія сидѣлкой больницы ст. Оловянная съ жалованьемъ по 20 руб. въ мѣсяцъ, первая съ 1, вторая съ 9 декабря 1909 г.

Перемѣщаются: **Гуревичъ** Александръ фельдшеръ больницы ст. Байкаль, **Захаровъ** Сергій фельдшеръ пріемнаго покоя ст. Танхой, одинъ на мѣсто другого, первый съ жалованьемъ по 70 руб. второй по 65 руб. въ мѣсяцъ, оба съ 1 декабря 1909 г., **Катинъ-Ярцева** Эмилиа акушерка

пріемнаго покоя ст. Адриановка акушеркой пріемнаго покоя ст. Могзонъ съ жалованьемъ по 60 руб. въ мѣсяцъ, съ 3 декабря 1909 г. и **Копырина** Марія сидѣлка больницы ст. Оловянная, сидѣлкой Читинской больницы, съ жалованьемъ по 20 руб. въ мѣсяцъ, съ 9 декабря 1909 г.

Прекращается выдача квартирныхъ денегъ: Дорогому Данилу служителю Хилокской больницы, съ 4 декабря 1909 г.

Старшій Врачъ *Васильевъ*.

По Главной строительной Конторѣ 2-го Пути.

Опредѣляются: **Липинскій** Владиславъ вр. десятникомъ 11 уч. службы Пути и **Ильяшенко** Григорій вр. десятникомъ 9 уч. службы Пути, оба съ жалованьемъ по 60 руб. въ мѣсяцъ каждому, первый съ 1, второй съ 15 ноября 1909 г.

Завѣдывающій работами 2 пути,
Инженеръ *Г. Колодяжный*.

По Юрисконсультской Части.

Возвратился изъ отпуска и вступилъ въ исполненіе обязанностей: **Сапраненко** Степанъ конторщикъ, съ 15 декабря 1909 г.

За Юрисконсульта *В. Болотовъ*.

По Конторѣ Инженера для особыхъ порученій при Начальникѣ дороги и Службѣ Пути.

Перемѣщается: **Красновъ** Филиппъ сторожъ Управленія службы Пути сторожемъ конторы 9 уч. службы Пути, съ жалованьемъ по 30 руб. въ мѣсяцъ при квар. нат., съ 5 ноября 1909 г.

Инженеръ для особыхъ порученій
при Начальникѣ дороги *Г. Колодяжный*.

Начальникъ службы Пути,
Инженеръ *В. Корнеевъ*.

По Службѣ Тяги.

Опредѣляются: **Вороновичъ** Николай проводникомъ старшаго оклада депо Иркутскъ съ жалованьемъ по 60 руб. въ мѣсяцъ, **Поспѣловъ** Левъ сторожемъ цеха Читинскихъ главныхъ мастерскихъ съ жалованьемъ по 30 руб. и квар. по 7 руб. 50 коп. въ мѣсяцъ, оба съ 1 ноября 1909 г., **Утинъ** Егоръ сторожъ охраны вагоновъ депо Иркутскъ съ жалованьемъ по 32 руб. 50 коп. въ мѣсяцъ, **Симухинъ** Григорій сторожемъ дежурныхъ комнатъ депо Мысовая съ жалованьемъ по 27 руб. 50 коп. въ мѣсяцъ при квар. нат., **Андреевъ** Григорій вр. кочегаромъ парового отопленія депо Верхнеудинскъ съ жалованьемъ по 37 руб. 50 коп. и квар. по 9 руб. 37½ коп. въ мѣсяцъ, всѣ 3 съ 16 ноября 1909 г. и **Строгановъ** Яковъ сторожемъ цеха Читинскихъ главныхъ мастерскихъ съ жалованьемъ по 30 руб. и квар. по 7 руб. 50 коп. въ мѣсяцъ, съ 21 ноября 1909 г.

Зачисляются въ штатъ: **Кокоревъ** Иванъ вр. станціонный чистильщикъ вагоновъ депо Иркутскъ, **Романенко** Семенъ и **Фроловъ** Николай вр. поѣздные чистильщики вагоновъ той же станціи, всѣ 3 съ 1 ноября 1909 г.

Перемѣщаются: **Софроновъ** Григорій сторожъ охраны вагоновъ ст. Иркутскъ сторожемъ мастерскихъ депо Ир-

кутскъ съ жалованьемъ по 30 руб. и квар. по 7 руб. 50 коп. въ мѣсяцъ, **Гавриковъ** Тимофей кочегаръ водокачки ст. Тайдуль, **Невпряга** Василій водоливъ водокачки ст. Хилокъ, одинъ на мѣсто другого, оба съ жалованьемъ по 40 руб. въ мѣсяцъ, **Гусевъ** Иванъ сторожъ дежурныхъ комнатъ депо Оловянная на ту же должность въ депо Маньчжурія съ жалованьемъ по 27 руб. 50 коп. въ мѣсяцъ при квар. нат., **Петренко** Павелъ поѣздной кочегаръ депо Оловянная на ту же должность въ депо Шилка съ жалованьемъ по 36 руб. 50 коп. въ мѣсяцъ, **Обуховъ** Федоръ сторожъ депо Маньчжурія на ту же должность въ депо Оловянная съ жалованьемъ по 27 руб. 50 коп. въ мѣсяцъ при квар. нат., **Пронинъ** Петръ поѣздной истопникъ вагоновъ депо Срѣтенскъ на ту же должность въ депо Шилка, **Крючень** Семенъ истопникъ вагоновъ Нерчинской вѣтви на ту же должность въ депо Срѣтенскъ, оба съ жалованьемъ по 35 руб. въ мѣсяцъ, всѣ 8 съ 16 ноября 1909 г., **Осиповъ** Сергѣй водоливъ водокачки ст. Тайдуль на ту же должность на ст. Толбага, съ жалованьемъ по 40 руб. въ мѣсяцъ при квар. нат., съ 23 октября 1909 г., **Арьевъ** Михаилъ поѣздной кочегаръ депо Чита на ту же должность въ депо Шилка съ жалованьемъ по 31 руб. 50 коп. въ мѣсяцъ, **Иващенко** Мефодій водоливъ водокачки ст. Оловянная на ту же должность на ст. Булакъ съ жалованьемъ по 40 руб. въ мѣсяцъ, оба съ 1 ноября 1909 г., **Вдовинъ** Иванъ осмотрщикъ вагоновъ депо Маньчжурія на ту же должность въ депо Хилокъ съ жалованьемъ по 65 руб. въ мѣсяцъ, съ 1 декабря 1909 г., **Грузинцевъ** Макарь поѣздной кочегаръ того же депо на ту же должность въ депо Шилка съ жалованьемъ по 36 руб. 50 коп. въ мѣсяцъ, съ 24 ноября 1909 г., **Семчишинъ** Афанасій осмотрщикъ вагоновъ депо Урульга, **Квашеновъ** Иванъ поѣздной кочегаръ того же депо и **Кирилловъ** Емельянъ дежурный кочегаръ того же депо, всѣ 3 на тѣ же должности на Нерчинскую вѣтвь, первый съ жалованьемъ по 60 руб. въ мѣсяцъ, второй по 30 руб. въ мѣсяцъ, третій по 50 руб. въ мѣсяцъ при квар. нат., **Рудичъ** Аиксентій осмотрщикъ вагоновъ Нерчинской вѣтви на ту же должность въ депо Урульга съ жалованьемъ по 60 руб. въ мѣсяцъ при квар. нат., **Прокошевъ** Макарь поѣздной кочегаръ Нерчинской вѣтви на ту же должность въ депо Шилка съ жалованьемъ по 30 руб. въ мѣсяцъ, всѣ 5 съ 21 ноября 1909 г. и **Харловъ** Степанъ поѣздной кочегаръ депо Шилка на ту же должность въ депо Маньчжурія съ жалованьемъ по 30 руб. въ мѣсяцъ, съ 24 ноября 1909 г.

Смѣщается: **Ордынскій** Филиппъ поѣздной машинистъ 3 кл. депо Шилка маневровымъ машинистомъ того же депо съ жалованьемъ по 55 руб. въ мѣсяцъ, съ 21 ноября 1909 г.

Увеличивается содержаніе: **Бѣлову** Федору, **Максименко** Ивану, **Потѣхину** Степану табельщикамъ Читинскихъ главныхъ мастерскихъ, первымъ двумъ до 70 руб. и квартири. до 17 руб. 50 коп. въ мѣсяцъ и послѣднему до 62 руб. 50 коп. и квартири. до 15 руб. 62½ коп. въ мѣсяцъ, всѣмъ 3 съ 1 ноября 1909 г.

Назначаются квартирные деньги: **Ножкину** Прохору конторщику депо Иркутскъ, по 12 руб. 50 коп. въ мѣсяцъ, съ 16 ноября 1909 г. и **Красновскому** Владиславу машинисту водокачки ст. Чита по 16 руб. 25 коп. въ мѣсяцъ, съ 5 июля 1909 г.

Прекращается выдача квартирныхъ денегъ: **Байбодину** Трофиму конторщику депо Чита, **Перевошикову** Алексѣю водоливу водокачки ст. Срѣтенскъ, обоимъ съ 1 октября 1909 г., **Красновскому** Владиславу машинисту водокачки ст. Чита, съ 1 сентября 1909 г., **Тигузову** Ивану сторожу цеха Читинскихъ главныхъ мастерскихъ, съ 10 ноября 1909 г., **Рышкусъ** Іосифу конторщику цеха тѣхъ же мастерскихъ, **Сверкунову** Роману сторожу дежурныхъ комнатъ

депо Маньчжурія, **Щербанову** Михаилу вр. конторщику того же депо, всѣмъ 3 съ 1 ноября 1909 г.

Увольняются въ отпуск: на 2 мѣсяца: **Мельниковъ** Степанъ вр. конторщикъ депо Иркутскъ, съ 21 ноября 1909 г., **Демиденокъ** Платонъ машинистъ водокачки ст. Яблоновая, съ 11 октября 1909 г., **Тараненко** Григорій смазчикъ вагоновъ депо Чита, **Грязевъ** Карпъ проводникъ служебнаго вагона депо Шилка, оба съ 1 ноября 1909 г., **Клюевъ** Андрей дежурный кочегаръ депо Чита, **Тюринъ** Михаилъ помощникъ машиниста 3 кл. того же депо, **Глуценко** Петръ табельщикъ Читинскихъ главныхъ мастерскихъ, первый съ 11, второй съ 18, третий съ 25 ноября 1909 г., **Лихобаба** Діонисій машинистъ депо Оловянная, съ 16 ноября 1909 г. и **Хлѣбниковъ** Николай кочегаръ водокачки ст. Нерчинскъ, съ 26 ноября 1909 г., всѣ 8 съ сохраненіемъ содержанія;

на 1½ мѣсяца: **Кобыльскій** Михаилъ помощникъ машиниста 3 кл. депо Оловянная, съ 24 сентября 1909 г. и **Туркинъ** Иванъ вр. конторщикъ депо Маньчжурія, съ 3 ноября 1909 г., оба съ сохраненіемъ содержанія;

на 1 мѣсяцъ: **Абрамовъ** Ефимъ проводникъ служебнаго вагона депо Хилокъ, со 2 октября 1909 г. и **Пеннеръ** Альбертъ помощ. начальника Шилкинскаго участка Тяги, съ 3 ноября 1909 г., съ сохраненіемъ содержанія;

на 25 дней: **Монтвидъ** Анцетій помощ. машиниста 1 кл. депо Чита, съ 1 ноября 1909 г., съ сохраненіемъ содержанія.

Возвратились изъ отпуски и вступили въ исполненіе обязанностей: **Козовниковъ** Иванъ счетоводъ Управленія службъ, **Соплинъ** Евгеній конторщикъ депо Слюдянка, **Кисель** Петръ дежурный кочегаръ депо Чита, **Дмитріевъ** Гаврилъ помощникъ машиниста 2 кл. депо Маньчжурія, **Хижиныя** Андрей осматрщикъ вагоновъ депо Урульга, **Зарубинъ** Михаилъ кочегаръ постоянной машины депо Шилка, всѣ 6 съ 1 ноября 1909 г., **Манаровъ** Федоръ конторщикъ Управленія службъ, **Мартыновъ** Григорій машинистъ водокачки ст. Мурино, оба съ 28 ноября 1909 г., **Красильниковъ** Клементій чистильщикъ вагоновъ депо Иркутскъ, **Арефьевъ** Дмитрій проводникъ служебнаго вагона депо Маньчжурія, оба съ 12 ноября 1909 г., **Ивановъ** Петръ помощ. машиниста 3 кл. депо Иркутскъ, съ 10 ноября 1909 г., **Артемьевъ** Михаилъ конторщикъ того же депо, **Кобыльскій** Михаилъ помощ. машиниста 3 кл. депо Оловянная, **Карюкинъ** Александръ машинистъ 3 кл. депо Шилка, всѣ 3 съ 17 ноября 1909 г., **Зубновъ** Павелъ помощ. машиниста 1 кл. депо Слюдянка, **Койданъ** Филиппъ кочегаръ постоянной машины депо Оловянная, оба съ 15 ноября 1909 г., **Разбигоршко** Иванъ смазчикъ вагоновъ депо Слюдянка, **Гиревъ** Илья машинистъ водокачки ст. Хилокъ, оба съ 25 ноября 1909 г., **Смирновъ** Сергій кочегаръ водокачки ст. Онохой, съ 7 октября 1909 г., **Дмитренко** Іовъ проводникъ служебнаго вагона ст. В.-Удинскъ, **Малыхъ** Александръ помощ. машиниста 3 кл. того же депо, оба съ 12 октября 1909 г., **Абрамовъ** Ефимъ проводникъ служебнаго вагона депо Хилокъ, со 2 ноября 1909 г., **Китсъ** Петръ поѣздной смазчикъ того же депо, съ 27 октября 1909 г., **Пушкаревъ** Даниилъ сторожъ депо Хилокъ, съ 9 ноября 1909 г., **Вейнберъ** Фердинандъ поѣздной смазчикъ того же депо, **Нехотяевъ** Георгій машинистъ 3 кл. депо Оловянная, **Лоскутовъ** Григорій помощ. машиниста 1 кл. депо Маньчжурія, всѣ 3 съ 11 ноября 1909 г., **Монтвидъ** Анцетій помощ. машиниста 2 кл. депо Чита, съ 26 ноября 1909 г., **Турченко** Александръ машинистъ водокачки ст. Карымская, съ 14 октября 1909 г., **Василенко** Андрей кочегаръ водокачки ст. Чита, съ 22 октября 1909 г., **Варавка** Дмитрій помощ.

машиниста 3 кл. депо Чита, **Лакиза** Авраамъ смазчикъ вагоновъ депо Оловянная, оба съ 6 ноября 1909 г., **Рѣшетниковъ** Андрей сторожъ мастерскихъ депо Чита, **Дормидонтовъ** Василій водоливъ водокачки ст. Яблоновая, первый съ 11, второй съ 16 октября 1909 г., **Канановъ** Иванъ табельщикъ Читинскихъ главныхъ мастерскихъ, съ 5 ноября 1909 г., **Паціора** Владимиръ помощникъ машиниста 3 кл. депо Оловянная, **Руденко-Паціора** Иванъ машинистъ 2 кл. того же депо, оба съ 3 ноября 1909 г., **Бреховъ** Семенъ поѣздной кочегаръ депо Маньчжурія, съ 14 ноября 1909 г., **Карпенко** Павелъ водоливъ водокачки ст. Шилка, съ 9 ноября 1909 г.

Увольняются отъ службы: по прошенію: **Герасимовъ** Павелъ сторожъ дежурныхъ комнатъ депо Мысовая, **Кривовъ** Илларионъ сторожъ мастерскихъ депо Иркутскъ, оба съ 16 ноября 1909 г., **Загребинъ** Алексій чистильщикъ вагоновъ депо Иркутскъ, **Демьяновъ** Яковъ помощникъ машиниста 3 кл., того же депо, первый съ 21, второй съ 25 ноября 1909 г., **Дещинскій** Иванъ монтеръ депо Чита, **Ивановъ** Андрей вр. конторщикъ того же депо, **Агишевъ** Веденей поѣздной кочегаръ того же депо, всѣ 3 съ 1 ноября 1909 г., **Сержанъ** (онъ же Кулигинъ) Иванъ сторожъ цеха Читинскихъ главныхъ мастерскихъ, съ 20 ноября 1909 г., **Ильинъ** Федоръ ламповщикъ депо Маньчжурія, съ 15 ноября 1909 г., **Сорока-Загорскій** Игнатій проводникъ служебнаго вагона того же депо, съ 17 ноября 1909 г., **Овчинниковъ** Терентій вр. кочегаръ парового отопленія депо В.-Удинскъ, съ 16 ноября 1909 г.;

по болѣзни: **Ряшинцевъ** Василій поѣздной кочегаръ депо В.-Удинскъ, съ 21 ноября 1909 г., **Грищенко** Василій помощ. машиниста 3 кл. депо Оловянная, съ 16 ноября 1909 г., **Глуховъ** Дмитрій поѣздной кочегаръ депо Шилка, съ 1 ноября 1909 г. и **Воробьевъ** Емельянъ сторожъ депо Урульга, съ 21 ноября 1909 г.;

по минованію надобности: **Маркевичъ** Василій, **Око-роковъ** Павелъ, **Стусенко** Андрей смазчики вагоновъ депо Слюдянка, **Николаевъ** Иванъ, **Храмцовъ** Кириллъ, **Лазбенъ** Захарій поѣздн. смазчики депо В.-Удинскъ, **Вахатовъ** Михаилъ, **Карпина** Владимиръ, **Яганъ** Александръ смазчики вагоновъ депо Хилокъ, **Долгушинъ** Иванъ, **Новоселовъ** Егоръ смазчики вагоновъ депо Оловянная, **Юрно** Тимофей, **Денисовъ** Иванъ, **Дьячковъ** Тихонъ смазчики вагоновъ депо Маньчжурія, **Шимчикъ** Иванъ, **Тимофѣевъ** Илья, **Артемьевъ** Яковъ смазчики вагоновъ депо Чита, всѣ 17 съ 1 ноября 1909 г. и **Зайць** Петръ сторожъ конторы депо Маньчжурія, съ 16 ноября 1909 г.

Увольняются отъ службы: **Носковъ** Иванъ поѣздн. кочегаръ депо Слюдянка, **Качуринъ** Семенъ машинистъ 2 кл. депо Оловянная, оба съ 1 ноября 1909 г., **Кравцевъ** Павелъ помощ. машиниста 1 кл. депо Слюдянка, **Непомнящій** Алексій кочегаръ водокачки ст. Зубарево, оба съ 21 ноября 1909 г., **Шатовъ** Егоръ кочегаръ водокачки ст. Борзя и **Лабеецкій** Іосифъ машинистъ 3 кл. депо Шилка, оба съ 16 ноября 1909 г.

Исключаются изъ списковъ за смертью: **Гритченко** Петръ смазчикъ вагоновъ депо В.-Удинскъ, съ 30 ноября 1909 г. и **Чубуръ** Иванъ поѣздной источникъ вагоновъ депо Срѣтенскъ, съ 9 ноября 1909 г.

Исправленіе приказа: № LXXXVI/09 г. Опредѣленіе **Семенихина** Федора считать не источникомъ вагоновъ, а проводникомъ санитарнаго вагона № 871 депо Иркутскъ.

За Начальника службы Тяги **А. Постловъ.**

№ 1 и 2-й.

М. П. С.

№ 1 и 2-й.

ВѢСТНИКЪ

ЗАБАЙКАЛЬСКОЙ ЖЕЛѢЗНОЙ ДОРОГИ.

ЕЖЕНЕДЕЛЬНЫЙ ЖУРНАЛЪ.

Выходитъ въ Иркутскѣ, при Управленіи Забайкальской желѣзной дороги, подъ редакціей Начальника дороги.

УСЛОВІЯ ПОДПИСКИ:

Для служащихъ на Забай-
кальской желѣзной дор. . . 2 р. 50 к. на годъ.
На полгода 1 руб. 40 коп.
На четверть года " 75 "
Допускается разсрочка для городскихъ под-
писчиковъ: къ 1 февраля—1 руб.; къ 1 му
мая—1 руб.; къ 1 юля 50 коп.
Для постороннихъ управленію
дороги лишь 5 руб. на годъ
На полгода 3 руб.
На четверть года 2 "

ПОДПИСКА ПРИНИМАЕТСЯ:

Въ Управленіи—въ конторѣ Редакціи
и въ книжномъ магазинѣ Макушина и
Посохина.

А ОБЪЯВЛЕНІЯ:

Въ конторѣ Редакціи и въ типографіи
Макушина и Посохина.

Плата за объявленія взимается:

За 1 страницу въ одномъ номерѣ . . 15 руб.
" 1/2 страницы " " " . . 10 "
" 1/4 " " " " " . . 5 "
За строку петиціи въ столбцѣ или за мѣсто
занимаемое ею:
На годъ 4 р 50 к
На полгода 2 " 50 "
Въ одномъ номерѣ " 20 "
Отдѣльный номеръ—10 коп.

Адресъ редакціи: Иркутскъ, улица Гр. Кутайсова, д. Кузнецца, Управление Забайкальской желѣзной дороги.

СОДЕРЖАНІЕ: Желѣзнодорожная медицина въ Россіи.—Рѣчь Старшаго врача при открытіи перваго совѣща-
тельнаго съѣзда врачей Забайкальской жел. дор.—Протоколы засѣданія съѣзда врачей Забайкальской жел. дор. 17 и 18 де-
кабря 1909 г.—Среди газетъ и журналовъ.—Поздравительныя телеграммы.—Отчетъ по устройству спектакля на ст. Хилокъ
29 ноября 1909 г.—Отчетъ по спектаклю въ желѣзнодорожномъ собраніи на ст. Урульга 29 ноября 1909 г.—Свѣдѣнія
о количествѣ перевозокъ и валовомъ доходѣ за ноябрь мѣсяцъ 1909 г.—Отъ редакціи.

Часть неофициальная.

Желѣзнодорожная медицина въ Россіи.

(Докладъ санитарнаго врача Н. Кудрявцева).

Желѣзнодорожная техника и ея успѣхи весь прошлый вѣкъ шли колоссальными шагами впередъ, чуть не на тысячу верстъ ежегодно увеличивалась стальная сѣть нашихъ путей сообщенія, чуть не каждый мѣсяцъ изобрѣтались новыя машины, нарождались новыя отрасли производства, но лечеб-
но-санитарная сторона на желѣзныхъ дорогахъ, не катилась по рельсовымъ путямъ съ ними рядомъ, почему и поотстала отъ ихъ колоссальнаго роста. Промышленность, главное внима-
ніе обращала на машины, приводимыя въ движеніе силой пара и электричества, и почти забыла живую машину—чело-
вѣка, о сохраненіи и цѣнности которой вообще мало кто заботился. Заботы прошлаго „промышленнаго“ вѣка о здра-
воохраненіи человеческого организма были неопредѣленны, неполны и недостаточны, и мы свидѣтели какъ за послѣдніе
годы отношеніе рабочихъ и предпринимателей все рѣзче и
рѣзче выступаютъ и освѣщаются, требуя настойчиво урегули-
рованія. Какихъ бы успѣховъ не достигала техника, промыш-
ленность никогда не будетъ въ состояніи обойтись безъ ра-
бочаго, этого самаго цѣннаго орудія производства.

Открытіе первой русской желѣзной дороги между Петер-
бургомъ и Павловскомъ черезъ Царское Село состоялось 30
октября 1838 года. Въ 1848 году была открыта для обще-
ственного пользованія Варшавско-Вѣнская желѣзная дорога.

Въ 1851 году—Николаевская. Въ шестидесятыхъ годахъ
сѣтъ желѣзныхъ дорогъ у насъ начинается быстро разрастаться.

Желѣзнодорожныя Общества приглашаютъ на службу вра-
чей, и первые желѣзнодорожные врачи устраиваютъ врачебно-
санитарную часть на желѣзныхъ дорогахъ каждый по сво-
ему усмотрѣнію, на свой страхъ и рискъ при неопредѣленно-
сти отношеній къ общему законодательству, къ служащимъ,
при самыхъ минимальныхъ кредитахъ. Отсюда разнообразіе
формъ, въ которыхъ отлилась организація врачебной службы
на различныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ первые сорокъ лѣтъ
ихъ существованія, со всеми переходами отъ болѣе или ме-
нѣе удовлетворительной постановки здѣсь врачебнаго дѣла, до
почти совершеннаго отсутствія всякаго его устройства. Же-
лѣзнодорожная медицина въ первые годы своего существова-
нія не могла и не смѣла проявить своей самостоятельности,
ибо главное вниманіе капиталистовъ-предпринимателей того
времени обращалось на доходную сторону дѣла, а вовсе не
на медицину, которая, по ихъ мнѣнію, влекла за собой лишь
только непроизводительный расходъ.

Нужно припомнить какую жалкую роль играли врачи на
дорогахъ тогда, когда на расходы по содержанію медицинской
части смотрѣли, какъ „на непріятное, но терпимое зло“.

Профессоръ Эрисманъ опредѣленно выражался, что желѣзно-
дорожный врачъ частныхъ обществъ, боясь за свое существова-
ніе, не смѣлъ даже подавать въ правленія отчетовъ, „бро-
сающихъ невыгодный свѣтъ на заботливость правленія о

своихъ служащихъ, а также не смѣть предлагать и проводить тѣхъ мѣръ, на которыя правленіе косо смотритъ". „Однимъ словомъ" указывалъ профессоръ, „по своему положенію врачи могутъ быть только креатурами правленій и дѣятельность ихъ равна нулю или простирается лишь настолько, насколько это допускаетъ правленіе".

Съ положеніемъ врачебной части и самихъ врачей на жел. дорогахъ за этотъ періодъ времени насъ довольно подробно знакомить, появившаяся въ печати въ 1879 году, санитарная часть доклада С.-Петербургской подкомиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи. Подкомиссія говоритъ: „санитарныя обязанности могутъ быть исполняемы лишь самымъ поверхностнымъ образомъ" и далѣе: „врачъ лишень всякой возможности подавать свой голосъ въ правленіяхъ при обсужденіи многихъ такихъ вопросовъ, въ которыхъ санитарныя условія имѣютъ серьезныя значенія; бывають случаи когда способность врача и степень его пригодности для желѣзнодорожной службы опредѣляется тѣмъ, какъ часто онъ посылаетъ требованія по вопросамъ объ улучшеніи санитарной части, причемъ лучшими признаются тѣ врачи, которые санитарныхъ вопросовъ не возбуждаютъ, требованія представляютъ болѣе чѣмъ скромныя и размѣръ средняго расхода на пациента доводятъ до меньшаго уровня, хотя бы въ прямой ущербъ для хода болѣзни. Чѣмъ дешевле обходится содержаніе медицинской части на линіи, тѣмъ лучше—вотъ сущность господствующаго взгляда между членами правленій большинства дорогъ, а потому и неудивительно нынѣшнее неустройство жел. дорогъ въ санитарномъ отношеніи", писала подкомиссія.

По словамъ графа Баранова, стоявшаго во главѣ Высочайше учрежденной въ 1879 году особой комиссіи для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи—„медицинская желѣзнодорожная служба есть оправдательный документъ на расходъ 23953 руб."

Неудовлетворительность постановки врачебнаго дѣла на жел. дорогахъ очевидно сознавалась всѣми первыми желѣзнодорожными врачами и мы уже въ семидесятыхъ годахъ встрѣчаемся съ отдѣльными мнѣніями и статьями, въ которыхъ желѣзнодорожные врачи высказываются за настоятельную необходимость организаціи врачебной службы на желѣзныхъ дорогахъ. Среди другихъ пионеровъ въ этомъ дѣлѣ докторовъ Лебедева, Георгіевскаго, Ландезина, Рохманова, особенно много работавъ для желѣзнодорожной медицины докторъ Вырубовъ, составившій, между прочимъ, подробный „Проектъ общій для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ организаціи врачебной службы на желѣзныхъ дорогахъ".

Въ 1879 году въ С.-Петербургѣ на VI сѣздѣ русскихъ естествоиспытателей и врачей, группа желѣзнодорожныхъ врачей подъ предсѣдательствомъ профессора Эрисмана своими трудами положила начало выработки основныхъ положеній для организаціи врачебной службы на желѣзныхъ дорогахъ.

Дальнѣйшая разработка вопроса организаціи медицинскаго дѣла на дорогахъ была предметомъ занятій перваго сѣзда врачей желѣзныхъ дорогъ II группы, состоявшагося въ 1881 году въ Москвѣ подъ предсѣдательствомъ инженера Ададунова.

Для разработки общихъ положеній организаціи, сѣздъ принялъ за руководство проектъ доктора Вырубова; проектъ былъ разобранъ по пунктамъ и принятъ съ очень небольшими измѣненіями. На этомъ же сѣздѣ былъ выработанъ проектъ устава періодическихъ сѣздовъ желѣзнодорожныхъ врачей. Внесенный предсѣдателемъ сѣзда представителями желѣзныхъ дорогъ Ададуновымъ на обсужденія XVI общаго очереднаго сѣзда представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ въ 1882 году проектъ этотъ былъ оставленъ безъ послѣдствій и первому общему сѣзду желѣзнодорожныхъ врачей суждено было состояться только въ 1898 году черезъ 17 лѣтъ послѣ его составленія.

Труды желѣзнодорожныхъ врачей 1879 года и 1881 года оставались безъ результатовъ до 1886 года, когда въ Петербургѣ одновременно состоялись два сѣзда—1) врачей и представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ подъ предсѣдательствомъ Богдановича, и 2) Высочайше учрежденной комиссіи для составленія проектовъ положеній объ устройствѣ врачебно-санитарной части на желѣзной дорогѣ подъ предсѣдательствомъ Кетрица.

Первый изъ этихъ двухъ сѣздовъ выработалъ положеніе о врачебно-санитарной службѣ на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, правила и формы врачебно-санитарной статистики, правила дезинфекціи на желѣзныхъ дорогахъ, правила организаціи и подачи первой помощи находящимся въ пути, правила по освидѣтельствуванію лицъ, поступающихъ на службу при казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ и состоящихъ на ней, общія правила устройства больницъ на желѣзныхъ дорогахъ, санитарныя правила при работахъ въ кессонахъ на строящихся желѣзныхъ дорогахъ, правила о перевозкѣ скота по желѣзнымъ дорогамъ и т. д. и т. д.

Въ 1886 году Министерствомъ Путей Сообщенія по соглашенію съ Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ созывается совѣщательный сѣздъ старшихъ врачей и представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, чтобы по возможности рационально организовать врачебно-санитарную часть на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ, а врачей поставить въ болѣе опредѣленное положеніе. Съ этого времени и начинается новая эра въ исторіи желѣзнодорожной медицины.

Министромъ Путей Сообщенія въ 1886 году утверждены и введены въ дѣйствіе положенія сѣзда врачей и представителей казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Врачи сперва казенныхъ (6 дорогъ), а затѣмъ и частныхъ начинаютъ смѣлѣе и сами знакомиться съ санитарной стороною желѣзнодорожной жизни и смѣлѣе и опредѣленнѣе высказываются по этому поводу предъ представителями желѣзныхъ дорогъ, и хотя они всетаки продолжали играть роль непрошенныхъ гостей, но мы видимъ, что голосъ ихъ раздавался не даромъ и что многое, о чемъ 20 лѣтъ назадъ дозволялось только мечтать, начинало осуществляться въ широкихъ предѣлахъ, на желѣзнодорожныхъ путяхъ сообщенія. Врачебная служба проводитъ на желѣзныхъ дорогахъ тѣ выработанныя наукой и опытомъ санитарныя мѣры, которыя обезпечиваютъ большую продолжительность трудоспособности, большую безопасность работъ въ отношеніи заболѣваемости и несчастныхъ случаевъ и которыя вообще гарантируютъ жизнь и здоровье служащихъ и рабочихъ.

Дѣятельность желѣзнодорожнаго врача изъ чисто лечебно-куративной, хотя и медленно, но неуклонно превращается во врачебно-санитарную, такъ необходимую для успѣха и выгоды такого колоссальнаго, промышленнаго предпріятія, какъ желѣзная дорога.

Въ 1891 году Министерствомъ Путей Сообщенія была образована комиссія подъ предсѣдательствомъ инженера Венгржевича изъ представителей желѣзныхъ дорогъ, медицинскаго департамента и желѣзнодорожныхъ врачей для выработки окончательной редакціи по медицинской части для всѣхъ русскихъ жел. дорогъ. Труды этой комиссіи были закончены въ 1892 году и выработанныя ею правила 1893 года были предложены для руководства какъ по казеннымъ, такъ и по частнымъ желѣзнымъ дорогамъ. Эти правила дѣйствуютъ на всѣхъ русскихъ жел. дор. и по настоящее время, постоянно дополняясь и измѣняясь по требованіямъ опыта и жизни.

По этимъ правиламъ непосредственное завѣдываніе врачебно-санитарной службой на каждой дорогѣ возлагается, подъ общимъ руководствомъ начальника дороги, на старшаго врача.

Желѣзная дорога во врачебно-санитарномъ отношеніи раздѣляется на участки, коими завѣдуютъ участковые врачи.

Величина врачебнаго участка не должна превышать 120 верстъ. Число и протяженіе участка, равно какъ и все устройство врачебно-санитарной службы опредѣляется центральной администраціей жел. дор. Для подачи медицинскаго пособія желѣзнодорожнымъ служащимъ ихъ семействамъ устраиваются больницы, пріемные покои, фельдшерскіе околотки, оборудуются станціонныя и поѣздныя аптечки. Участковые врачи, обязанные заботиться объ охраненіи здоровья населенія своего участка, въ то-же время вѣдаютъ и санитарнымъ надзоромъ и врачебно-санитарной статистикой. Врачебно-санитарная служба на желѣзныхъ дорогахъ организована, такимъ образомъ, преимущественно по смѣшанной, станціонно-поѣздной системѣ.

Необходимость учрежденія при Министерствѣ Путей сообщенія центральнаго врачебнаго органа, который вѣдалъ бы медицинскою частью всѣхъ русскихъ дорогъ, сознавалась еще въ концѣ семидесятыхъ годовъ. За учрежденіе центрального органа высказались всѣ присутствовавшіе на VI съѣздѣ естествоиспытателей врачей въ 1879 году желѣзнодорожные врачи; въ томъ же смыслѣ, по этому же поводу высказывалось и Общество охраненія народнаго здравія въ 1880 году. Въ 1886 году Высочайше утвержденная комиссія подъ предѣтельствомъ Кетреца также разсматривала этотъ вопросъ. Несмотря на единогласные отзывы различныхъ обществъ, комиссій и лицъ относительно своевременности и необходимости учрежденія при Министерствѣ Путей Сообщенія центрального, административнаго, врачебно-санитарнаго органа, вопросъ этотъ, однако, сошелъ съ очереди. И хотя жизнь выдвигала на очередь врачебные вопросы общаго характера, требовавшіе рѣшенія со стороны центральныхъ управленій, желѣзнодорожною медициною по прежнему вѣдали мѣстные управленія дорогъ. Только 15 лѣтъ спустя, послѣ того какъ впервые былъ поднятъ вопросъ о необходимости учрежденія центрального медицинскаго органа—14-го января 1884 года при управленіи желѣзныхъ дорогъ учрежденъ врачебно-санитарный отдѣлъ, задачи котораго главнымъ образомъ инспекціоннаго характера; ему поручалось: 1) регулированіе врачебно-санитарной части на казенныхъ желѣзныхъ дорогахъ въ зависимости отъ установленныхъ для сего правилъ, 2) разсмотрѣніе составляемыхъ дорогами ежегодныхъ смѣтъ на расходы по врачебно-санитарной части и выработка общихъ нормъ на расходы, 3) устраненіе случайностей, которыми обусловливается существующее разнообразіе расходовъ по медицинской части, не оправдываемое мѣстными условіями отдѣльныхъ дорогъ, 4) установленіе и выработка разнообразныхъ мѣръ для огражденія здоровья служащихъ, 5) наблюденіе за неправильностью укомплектованія личнаго состава врачебной службы въ зависимости отъ дѣйствительной потребности и интересовъ санитарнаго дѣла, 6) разсмотрѣніе и составленіе заключеній по возникающимъ въ санитарно-врачебной области разнаго рода спорамъ и жалобамъ 7) предварительное обсужденіе и разработка всякаго рода вопросовъ, касающихся желѣзнодорожной гигиены, 8) составленіе общихъ по всѣмъ дорогамъ данныхъ по медицинской статистикѣ изслѣдованія причинъ усиленной болѣзненности и смертности, и выработка мѣръ къ устраненію этихъ причинъ, 9) составленіе общихъ годовыхъ отчетовъ о санитарномъ состояніи всѣхъ казенныхъ дорогъ, 10) производство періодическаго контроля дѣятельности мѣстныхъ санитарныхъ органовъ, 11) наблюденіе за снабженіемъ желѣзныхъ дорогъ медикаментами, по возможности, изъ первыхъ рукъ, 12) выработка предположеній къ улучшенію въ устройствѣ санитарной части на отдѣльныхъ дорогахъ.

Учрежденіе врачебно-санитарнаго отдѣла не могло выполнить всѣхъ предъявленныхъ къ Министерству задачъ по врачебной части, касавшихся не только однихъ казенныхъ дорогъ, но и частныхъ и 1895 году при департаментѣ жел. дор. учреждены были постоянныя врачебныя совѣщанія для

разсмотрѣнія общихъ по Министерству Путей Сообщенія врачебно-санитарныхъ вопросовъ. Между прочимъ, въ томъ же 1895 году особая комиссія при департаментѣ желѣзныхъ дорогъ подъ предѣтельствомъ начальника врачебно-санитарнаго отдѣла доктора Успенскаго выработала правила освидѣтельствованія состоянія здоровья поступающихъ на желѣзнодорожную службу и переосвидѣтельствванія старослужащихъ; правила веденія и храненія санитарныхъ карточекъ для служащихъ и ихъ семействъ, перечень должностей, имѣющихъ отношеніе къ движенію поѣздовъ, проектъ общихъ для всѣхъ дорогъ правилъ о распредѣленіи желѣзнодорожныхъ служащихъ и рабочихъ съ ихъ семействами въ отношеніи права на леченіе за счетъ желѣзной дороги. Учрежденіе, однако, врачебно-санитарнаго отдѣла и отдѣла врачебныхъ совѣщаній не исчерпывало всетаки вопроса о стройномъ порядкѣ въ врачебномъ дѣлѣ на путяхъ сообщенія, жизнь продолжала диктовать новыя постановленія, новыя циркуляры, дополненія и измѣненія. Кроме того, строящіеся желѣзныя дороги и водяные пути сообщенія оставались безъ всякаго даже номинальнаго высшаго санитарнаго надзора и безъ всякой врачебной санитарной организаціи. Въ 1899 году Министръ Путей Сообщенія, чтобы не оставить безъ медицинскаго надзора желѣзныхъ дорогъ и водяныхъ путей сообщеній счелъ необходимымъ возложить этотъ надзоръ на доктора Головина, включивъ его въ составъ шести старшихъ инспекторовъ.

При реорганизаціи центральныхъ установленій Министерства, департаментъ желѣзныхъ дорогъ со своимъ отдѣломъ врачебныхъ совѣщаній былъ упраздненъ, а врачебно-санитарный отдѣлъ былъ переименованъ во врачебно-санитарную часть, которая вѣдаетъ въ медицинскомъ отношеніи какъ казенными желѣзными дорогами, такъ и частными, такъ и дорогами мѣстнаго значенія (поѣздныя пути). 22-го мая 1898 года Министерство Путей Сообщенія издало временную инструкцію мѣстнымъ управленіямъ казенныхъ дорогъ, по которой при управленіи каждой казенной дороги учреждается, подъ предѣтельствомъ начальника дороги, совѣтъ управленія; въ засѣданіяхъ совѣта съ правомъ совѣщательнаго голоса, по дѣламъ врачебно-санитарнымъ, участвуетъ и старшій врачъ. Дополнимо извѣстны заботы объ организаціи рациональной и правильной постановки врачебно-санитарной службы на желѣзныхъ дорогахъ Министра Путей Сообщенія князя Хилкова. Имъ положено начало врачебно-санитарной инспекціи на желѣзныхъ дорогахъ, имъ учреждены періодическіе совѣщательные съѣзды врачей. 27-го апрѣля 1898 года циркулярнымъ предложеніемъ главной инспекціи жел. дор. Министерства на 4-е іюня того-же года въ Петербургѣ былъ созванъ первый совѣщательный съѣздъ желѣзнодорожныхъ врачей подъ предѣтельствомъ Головина. Это былъ большой праздникъ желѣзнодорожной медицины. Здѣсь впервые со всѣхъ концовъ Россіи, ото всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ съѣхались представители врачебной службы для совместной работы по вопросамъ врачебно-санитарнаго дѣла на дорогахъ. Еще въ семидесятыхъ годахъ назрѣла мысль у желѣзнодорожныхъ врачей объ общемъ съѣздѣ для живого общія мыслей по вопросамъ общаго дѣла, для коллективной работы по усовершенствованію формъ врачебно-санитарнаго строя на желѣзныхъ дорогахъ. Не было вопроса желѣзнодорожной жизни, котораго не затронули-бы на этомъ съѣздѣ докладчики. 24 доклада, занявшие этотъ съѣздъ, составляли толстый томъ трудовъ, рисовали яркую картину положенія врачебно-санитарнаго дѣла на нашихъ желѣзныхъ дорогахъ. Но, указывая на недостатки въ этомъ дѣлѣ, доклады одновременно намѣчали и мѣры къ ихъ устраненію. Обширный томъ протоколовъ перваго совѣщательнаго съѣзда, заключающій въ себѣ труды преимущественно жизненнаго характера, не можетъ не считаться серьезнымъ вкладомъ въ дѣло общественнаго благоустройства. Но этимъ далеко еще не исчер-

пывается все значеніе вышеупомянутого коллективнаго труда. Трудъ этотъ не можетъ не быть настольной книгой для желѣзнодорожныхъ врачей, книгой въ которой найдется отвѣтъ на всѣ интересующіе ихъ вопросы.

Второй совѣщательный сѣздъ желѣзнодорожныхъ врачей состоялся въ Варшавѣ въ ноябрѣ слѣдующаго 1899 года. Уже къ этому второму сѣзду нѣкоторые постановленія перваго сѣзда были проведены въ жизнь (измѣнены и переработаны правила врачебнаго освидѣтельствованія лицъ, поступающихъ на желѣзнодорожную службу, предоставлено мѣстнымъ управленіемъ дорогъ заготовка медикаментовъ и аптекарскихъ припасовъ, устранены формальности, затруднявшія поѣздки больныхъ къ врачамъ). Со времени второго совѣщательнаго сѣзда, сѣзды эти получаютъ право на ихъ дальнѣйшее существованіе. 81-ый общій сѣздъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ выработалъ положеніе объ этихъ сѣздахъ утвержденныхъ Министерствомъ. По этому положенію очередные совѣщательные сѣзды желѣзнодорожныхъ врачей созываются каждыя три года.

Третій сѣздъ состоялся въ Одессѣ 15-го мая 1902 года. Оба сѣзда были многолюдны и не менѣе перваго богаты докладами и постановленіями. Эти сѣзды, объединяя и не вилируя дѣятельность желѣзнодорожнаго врача, въ тоже время, благодаря заботамъ Министерства и благодаря реорганизации правъ и обязанности врачей, вызвали у послѣднихъ сильную вѣру въ возможность измѣнить худшее на лучшее и, позволяли говорить откровенно о недостаткахъ въ врачебно-санитарномъ дѣлѣ.

Открывая второй совѣщательный сѣздъ желѣзнодорожныхъ врачей, представитель Министерства Путей Сообщенія, сказалъ: требуется еще много упорнаго и кропотливаго труда для обезпеченія здоровья служащихъ на столько, чтобы дурная гигіеническая обстановка, чрезмерная усталость и болѣзненные состоянія не отзывались неблагоприятно на правильность передвиженія пассажировъ и груза. Правда, труда предстоитъ много, но настоящее состояніе позволяетъ надѣяться, что и на желѣзныхъ дорогахъ санитарная часть со временемъ будетъ поставлена такъ же широко и всеобъемлюще, какъ поставлена ея лечебная часть.

Организаціонный комитетъ 8-го Пироговскаго сѣзда впервые выдѣляетъ желѣзнодорожную медицину въ особую секцію, какъ самостоятельную отрасль общественной медицины, признавая, такимъ образомъ, за желѣзнодорожной медициной права гражданства профессиональной специальности. Несмотря на то, что Министерствомъ уже были организованы свои спеціальныя совѣщательныя сѣзды врачей для разработки неотложныхъ вопросовъ желѣзнодорожной медицины, оно, тѣмъ не менѣе, признало „весьма полезной для вѣдомства“ разработку этихъ вопросовъ также и подъ сѣнью Пироговскихъ сѣздовъ.

Это доказываетъ, что работа желѣзнодорожнаго врача, какъ общественнаго дѣятеля, является уже замѣтной и видимо продуктивной. Занимаясь здравоохраненіемъ всѣхъ живущихъ на станціяхъ и перегонахъ, а также вообще всѣхъ имѣющихъ какое либо соприкосновеніе съ ними, врачи сумѣли настолько выдвинуть вопросы желѣзнодорожной медицины, что даже эта юная, неполноцѣнная отрасль общественной медицины уже выдѣляется въ самостоятельный ея отдѣлъ. Это большой шагъ впередъ по пути роста и развитія врачебно-санитарной службы на дорогахъ. Все о чемъ желѣзнодорожные врачи думали, о чемъ толковали и что даже не разъ рѣшали, но почему либо не могли или не сумѣли ввести въ практику жизни, все это полезно было еще разъ обсудить на Всероссийскомъ научно-врачебномъ Пироговскомъ сѣздѣ и, пропустивъ, такъ сказать, черезъ это горнило, нести затѣмъ на свои совѣщательныя собранія для административно-практическаго обсужденія и для ходатайства предъ

правительствомъ о необходимости примѣненія къ нашему спеціальному дѣлу, къ практикѣ нашей жизни. На Пироговскихъ Сѣздахъ всесторонне, послѣдовательно и научно разрабатываются всѣ отрасли общественной медицины и, при тѣсномъ единеніи всѣхъ силъ науки, усиліями многихъ достигается одна опредѣленная цѣль — служеніе родинѣ на благо своего ближняго; несомнѣнно, что пользоваться услугами этого авторитетнаго консультанта безусловно полезно и для врачебно-санитарнаго дѣла желѣзныхъ дорогъ.

Отдѣлъ секціи желѣзнодорожной медицины на IX сѣздѣ Общества врачей въ память Н. И. Пирогова въ 1905 году живо и горячо поднимаетъ вопросъ объ организаціи санитарнаго надзора на желѣзныхъ дорогахъ, какъ вопросъ вполне назрѣвшій и для желѣзно-дорожныхъ врачей, затрагивавшихъ его на всѣхъ трехъ своихъ совѣщательныхъ сѣздахъ, и для большой публики вообще, пользующейся услугами желѣзныхъ дорогъ. Отдѣлъ постановилъ просить Правленіе Общества русскихъ врачей въ память Н. И. Пирогова войти съ ходатайствомъ въ Министерство Путей Сообщенія о приведеніи въ исполненіе всѣхъ широкихъ пожеланій по данному вопросу, строго формулировавъ и детальныя положенія его.

Въ 1906 году Комитетъ Управленія желѣзныхъ дорогъ при распределеніи кредита въ 600 тысячъ по статьѣ 3-й № 28, запрашиваетъ всѣ желѣзныя дороги о желательности установленія должностей санитарныхъ врачей съ необходимымъ для нихъ персоналомъ, заявляетъ о приглашеніи врачей окулистовъ, женщинъ-врачей при Управленіи дорогъ, озабоченъ организаціей консультативной помощи врачами спеціалистами. Получивши со всѣхъ желѣзныхъ дорогъ единодушный положительный отвѣтъ, Комитетъ, по докладу врачебно-санитарной части распределяетъ кредитъ уже съ точнымъ подраздѣленіемъ его на приглашеніе санитарныхъ врачей, на персоналъ при нихъ, на женщинъ-врачей, на врачей окулистовъ, на врачей спеціалистовъ и вообще на усиленіе медицинскаго персонала.

Въ 1909 году врачебно-санитарная часть Управленія желѣзныхъ дорогъ циркулярно извѣщаетъ Начальниковъ казенныхъ, Директоровъ и Управляющихъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ о резолюціи г. Министра Путей Сообщенія на протоколахъ VI Совѣщательнаго Сѣзда врачей Рязанско-Уральской ж. д. Вотъ подлинная формулировка этой резолюціи г. Министра: „Находя подобныя совѣщанія весьма полезными для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, прошу установить на нихъ подобный же порядокъ, съ тѣмъ, чтобы протоколы подобныхъ совѣщаній, въ которыхъ весьма часто возбуждаются и обсуждаются вопросы врачебно-санитарной части, имѣющіе общее значеніе для всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, сообщались бы Управленіями послѣднихъ для объѣма и Управленію желѣзныхъ дорогъ для свѣдѣній и на предметъ возможныхъ общепользныхъ для дорогъ распоряженій“.

Благодаря близкому знакомству съ бытомъ и средою желѣзнодорожной жизни, благодаря единенію, которое уже дали желѣзнодорожные совѣщательные сѣзды и, наконецъ, благодаря матеріалу, получаемому изъ повсѣдневнаго опыта и жизни въ этомъ смыслѣ, немалочисла и работа каждаго въ отдѣльности участковаго врача.

Характерной чертой прогрессивнаго развитія всего живого является спеціализація отпавленій. Это начало примѣнимо также въ области развитія знаній и человѣческихъ учреждений. Сообразно съ особенностями бытовыхъ условий, образовалась медицина военная, морская и земская; въ силу особыхъ условий дѣятельности, постепенно возникла новая отрасль медицинской семьи, — медицина желѣзнодорожная. Но чтобы всѣ эти отдѣльныя отрасли медицины, съ ихъ своеобразнымъ характеромъ, могли гармонично служить на пользу всего общества и не являлись самоцѣльными, изолированными спеціальностями, между ними должна поддерживаться тѣсная

связь и постоянное общеніе. Однимъ изъ лучшихъ средствъ для этого и являются общіе медицинскіе сѣзды.

Желѣзнодорожное строительство въ Россіи средствами казны, оставаясь колоссальнымъ промышленнымъ предпріятіемъ, въ то же время есть предпріятіе громадной государственной важности.

Здѣсь не можетъ быть и рѣчи о хозяевахъ-эксплоататорахъ и рабочихъ-эксплуатируемыхъ, здѣсь всѣ служащіе одного общаго дѣла.

„На насъ, призванныхъ стоять на стражѣ интересовъ желѣзнодорожнаго населенія, на насъ лежитъ обязанность неуклонно стремиться къ улучшенію врачебно-санитарныхъ условій всего желѣзнодорожнаго штата, помня, что отъ его здоровья и бодрости зависитъ благополучіе и жизнь пассажировъ, и врядъ ли существуетъ еще другая какая либо сфера дѣятельности, отъ агентовъ которой зависела бы участь столькихъ жизней.“ (Д-ръ Д. И. Менделѣвъ. Откр. секцій жел.-дор. медицины, VIII Пирог. сѣздъ.)

Въ заключеніе позволю себѣ предложить Вашему вниманію рядъ цифръ говорящихъ о состояніи врачебной части на русской желѣзнодорожной сѣти.

Въ 1877 году расходъ на 1 версту дороги по врачебно-санитарной части составлялъ 26 р. 37 к.; въ 1887 году—40 р. 37 к.; въ 1901—79 руб.

По отчету о врачебно-санитарномъ состояніи эксплуатируемыхъ желѣзныхъ дорогъ за 1907 годъ въ Россіи: казенныхъ 21, частныхъ желѣзныхъ дорогъ 10, мѣстнаго значенія 10, всего 41. Общее протяженіе всей сѣти эксплуатируемыхъ желѣзнодорожныхъ линій 60.623 версты. Общее число служащихъ на дорогахъ 808.444 человекъ, съ плотностью желѣзнодорожнаго населенія на 1 версту дорогъ въ 46 человекъ и съ плотностью населенія на 1 версту собственно служащихъ 13 человекъ. Изъ отдѣльныхъ желѣзнодорожныхъ линій наибольшая плотность населенія падаетъ на Николаевскую дорогу (66,18).

Общій расходъ по врачебно-санитарной части на всѣхъ желѣзныхъ дорогахъ 7. 629. 155 р. 27 к.

Въ среднемъ на 1 версту израсходовано 126 р. 26 к.; на одного служащаго 9 р. 44 к.; на одного больного 1 р. 57 к., и на одного человека изъ всего населенія дороги 2 р. 73 к.

По среднимъ расходамъ на одного служащаго Забайкальская желѣзная дорога занимаетъ 4-е мѣсто—14,37 руб.; по среднимъ расходамъ на версту протяженія Забайкальская дорога занимаетъ 3-е мѣсто 224,51 руб.

Главнѣйшими статьями расходовъ при распредѣленіи послѣднихъ по отдѣльнымъ номерамъ смѣты были: окладное содержаніе личнаго состава врачебной службы, на которое падаетъ 44,52 %, расходы по заготовкѣ медикаментовъ и другихъ врачебныхъ пособій 14,80 %, расходы по леченію больныхъ въ постороннихъ больницахъ 10,09 % и по леченію больныхъ въ своихъ больницахъ 7,98 %. Въ общемъ, казенными желѣзными дорогами израсходовано на содержаніе больныхъ въ своихъ желѣзнодорожныхъ больницахъ почти столько же (511. 011 р. 79 к.), сколько уплачено ими за леченіе больныхъ въ постороннихъ больницахъ (465. 862 р. 73 к.); на частныхъ же дорогахъ на содержаніе больныхъ въ своихъ больницахъ израсходовано въ 3 слишкомъ раза меньше (30. 185 р. 09.), чѣмъ уплачено ими за леченіе своихъ больныхъ въ постороннихъ больницахъ (93. 089 р. 56 к.).

Расходъ на содержаніе личнаго персонала, значительно превышающій средній расходъ на версту протяженія всѣхъ дорогъ, падаетъ и на Забайкальскую дор. (2 мѣсто) 100,35 р. Расходы на медикаменты значительно превышающіе средній

расходъ на версту дороги—(18,7 руб.)—были и на дорогѣ Забайкальской (2-е мѣсто)—въ 29,62 рубля. Что касается расходовъ на больничное леченіе, то таковыя превышали среднюю цифру на версту протяженія всѣхъ дорогъ: въ своихъ больницахъ—(средній расходъ—10, 00 руб.—на Забайкальской (1 мѣсто)—40, 00 руб.)

Число врачей въ отчетномъ году на всѣхъ дорогахъ—891, число фельдшеровъ—1.957, число акушеровъ—449. Число остальнаго медицинскаго персонала—2.302. Число врачебныхъ участковъ—617, фельдшерскихъ околовъ—1.139, акушерскихъ—427. Среднее протяженіе врачебныхъ участковъ было нѣсколько выше средней нормы—100 верстъ. Больницъ 114, больничныхъ коекъ въ нихъ 3.688, приемныхъ покоевъ 849.

Въ отчетномъ году на всѣхъ эксплуатируемыхъ желѣзныхъ дорогахъ состояло: 891 кондукторфельдшеровъ, 218 дезинфекторовъ и имѣлось 545 санитарныхъ вагоновъ.

Общее число всѣхъ зарегистрированныхъ больныхъ было 4855618 человекъ, не считая повторныхъ посѣщеній; въ въ среднемъ на каждого врача въ теченіе отчетнаго года приходилось 5450 человекъ; если принять во вниманіе и повторныя посѣщенія, то окажется, что на каждого врача выпадаетъ довольно солидная работа по одному леченію больныхъ, не считая прочей дѣятельности, каковы выѣзды на линію, участіе въ разнаго рода врачебныхъ комиссіяхъ, освидѣтельствованія вновь поступающихъ на службу, періодическія переосвидѣтельствованія служащихъ, письменныя работы и такъ далѣе. Изъ всего числа коечныхъ больныхъ на казенныхъ дорогахъ—74.497 человекъ—было пользовано въ своихъ больницахъ 51930, а въ постороннихъ 22567 человекъ. Средняя стоимость больничнаго дня въ своихъ больницахъ обошлась въ 1 руб. 42 коп., а въ постороннихъ больницахъ—1 руб. 28 коп. Общее число больничныхъ дней, проведенныхъ больными въ желѣзнодорожныхъ больницахъ, было—1.179.186, въ постороннихъ—601.952.

Рѣчь Старшаго врача при открытіи перваго совѣщательнаго сѣзда врачей Забайкальской желѣзной дороги.

Ваше Превосходительство и Мм. Гг.

Какъ старослужащій Забайкальской жел. дороги, я въ достаточной степени ознакомленъ съ постановкой врачебно-санитарнаго дѣла на ней, начиная съ постройки ея до 1905 г. Въ этотъ періодъ времени, обнимающій собою почти десять лѣтъ, я не только имѣлъ возможность слѣдить за постояннымъ ростомъ и развитіемъ врачебно-санитарнаго дѣла на дорогѣ, но вмѣстѣ съ нѣкоторыми изъ Васъ лично переживалъ всѣ фазы развитія этой важнѣйшей отрасли желѣзнодорожнаго хозяйства,—отрасли, призванной къ высоко-гуманной цѣли—подачи помощи страдающему желѣзнодорожному труженнику, на каковой бы ступени служебной іерархіи онъ ни стоялъ и какимъ бы именемъ не назывался. За мое почти пятилѣтнее отсутствіе съ дороги, я имѣлъ возможность ознакомиться съ постановкой врачебнаго дѣла на нѣкоторыхъ другихъ дорогахъ, и вотъ, припоминая то состояніе Врачебной службы Забайкальской жел. дорогъ, въ какомъ я оставилъ ее пять лѣтъ назадъ, а также сравнивая ее съ положеніемъ этого дѣла на другихъ, я съ чувствомъ вполнѣ понятнаго удовлетворенія долгомъ считаю отчитаться передъ Вами тѣмъ отрадными перемѣнами, которыя я нашелъ по своему возвращенію на Забайкальскую жел. дор. и о которыхъ я счелъ долгомъ доложить Его Превосходительству г. Начальнику дороги официально, не скрывъ отъ него, разумѣется, и замѣченныхъ мною недочетовъ, устраненіе которыхъ желательно. Въ общемъ, дѣло подачи помощи служащимъ и ра-

бочимъ дороги не только значительно развилось, но, какъ Вы увидите изъ послѣдующаго, Забайкальская дорога въ этомъ отношеніи ушла далеко впередъ въ сравненіи даже съ дорогами Евронейской Россіи. Не говоря уже о томъ, что 1) большинство бывшихъ въ мое время лечебныхъ заведеній расширено, 2) построено нѣсколько новыхъ типовыхъ приемныхъ покоевъ и фельдшерскихъ пунктовъ; 3) упорядочена всякаго рода отчетность; 4) опредѣлены соответствующими инструкціями права и обязанности служащихъ и 5) что наконецъ, продуктивная дѣятельность врачебнаго персонала значительно возросла,—помимо всего этого,—Забайкальская дорога обладаетъ такими нововведеніями, которыхъ пока нѣтъ на всей сѣти желѣзныхъ дорогъ Россійской Имперіи. Я имѣю въ виду доложить Вамъ о постановкѣ зубо-врачебной помощи на дорогѣ, Пастеровской станціи и нѣкоторыхъ другихъ начинаніяхъ, о которыхъ скажу ниже. Вамъ извѣстно, господа, какъ стояло дѣло зубо-леченія на нашей дорогѣ до введенія въ дѣйствіе зубо-врачебнаго кабинета-вагона, курсирующаго нынѣ по линіи и въ чьихъ рукахъ оно находилось. Обычно зубные больные, проживающіе на глухихъ станціяхъ, вдали отъ центровъ, гдѣ бы можно было получить рациональную помощь, въ лучшихъ случаяхъ попадали въ руки врачей, специально и до тонкостей неизучавшихъ зубо-врачебной науки, и въ худшемъ—въ руки фельдшеровъ, среди которыхъ, къ сожалѣнію, и теперь встрѣчаются ротные, подготовку которыхъ вообще нельзя считать достаточной. Къ этому надо прибавить, что инструментарій, которымъ мы располагали въ доброе старое время на участкахъ для зубныхъ больныхъ, сводился обычно къ 2—3 парамъ зубныхъ щипцовъ для верхнихъ и нижнихъ челюстей да козьею ножкѣ,—инструментарій, съ которымъ, при всемъ желаніи, далеко не уйдешь, даже въ случаѣ специальной подготовки кого либо изъ насъ по зубо-врачебной наукѣ. И вотъ въ силу такого положенія этого дѣла, консервативная терапія зубовъ сводилась къ разнаго рода каньямъ, мазямъ, втираньямъ и полосканьямъ, рѣдко приводившимъ къ желаемому результату, а въ большинствѣ случаевъ націентура приговаривалась къ лишенію зубовъ черезъ экстракцію. Не могу при этомъ, въ подтвержденіе только что сказаннаго, не разсказать случая, имѣвшаго мѣсто со мной лѣтъ 10 тому назадъ, когда я служилъ на ст. „Шилка“. Мнѣ пришлось пожертвовать, въ виду нестерпимой зубной боли, сразу 6 зубами, изъ которыхъ только два подлежали экстракціи, а остальные четыре, едва тронутые каріознымъ процессомъ, могли быть сохранены, при рациональномъ леченіи, на долгие годы. Теперь мм. гг., когда зубо-врачебный кабинетъ-вагонъ курсируетъ по линіи дорогъ съ продолжительными, или, по мѣрѣ надобности, остановками, многія сотни и тысячи зубовъ будутъ сохранены, многіе зубные больные имѣютъ возможность получить рациональную помощь и совѣтъ. Въ виду этихъ обстоятельствъ, нельзя не привѣтствовать этого симпатичнаго нововведенія, представляющаго собою пока unicum на всей сѣти Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ. Если къ этому прибавить что съ 10 декабря 1909 г. при Иркутскомъ городскомъ желѣзнодорожномъ приемномъ покоѣ открылся кабинетъ для зубныхъ больныхъ, то нельзя не согласиться, что дѣло зубо-леченія выведено на Забайкальской желѣзной дорогѣ на новый, широкій путь. Правда зубо-врачебный кабинетъ-вагонъ дѣло молодое, новое; оно еще не регулировано, можетъ быть, въ достаточной мѣрѣ, что бы стоять на должной высотѣ, но, во всякомъ случаѣ,—благое дѣло начало,—а остальное все приложится по мѣрѣ накопленія и указанія опыта.

Другое нововведеніе, болѣе широкое по замыслу—это собственная желѣзнодорожная Пастеровская станція. Хотя и есть случай побесѣдовать о Пастерѣ, но въ виду общеизвѣстности его научныхъ заслугъ, перехожу къ вопросу о „нашей“ станціи, причемъ мнѣ хотѣлось бы сказать нѣсколько словъ на тему о томъ: пужна ли и необходима она намъ, желѣзнодорожнымъ?

Въ 1903 году, на 3-мъ Совѣщательномъ Съѣздѣ желѣзнодорожныхъ врачей, происходившемъ въ Одессѣ, въ числѣ неотлагательныхъ нуждъ окраинныхъ желѣзныхъ дорогъ, признана была необходимость устройства на нихъ самостоятельныхъ оспопрививательныхъ институтовъ и Пастеровскихъ, а также по заготовленіи антидифтерійной сыворотки,—станцій. Въ числѣ причинъ, вызывающихъ эту неотложную нужду, указывалось на большую смертность привитыхъ больныхъ отъ водобоязни на тѣхъ Пастеровскихъ станціяхъ, которыя обслуживаютъ большія пространства съ недостаточно развитыми путями сообщенія. Такъ изъ доклада на этомъ Съѣздѣ доктора Никанорсва усматривается, что въ періодъ времени съ 1886 по 1890 года включительно, на Варшавской Пастеровской станціи умерло больныхъ привитыхъ 0, 87 ‰, а на Самарской, обслуживающей Приуралье и всю Сибирь ‰ смертности за тотъ же періодъ времени и такого же рода больныхъ равняется 4,7 ‰. Такой результатъ и такая рѣзкая разница сдѣлается понятными, если припомнимъ, что Варшавская Пастеровская станція, связанная рельсовыми путями съ обслуживаемыми ею ближайшими населенными пунктами, имѣетъ болѣе свѣжія случаи, чѣмъ Самарская, куда, въ виду громаднхъ разстояній и плохихъ путей сообщенія въ указываемое время, прибывали, очевидно больные запущенные, когда благоприятный, слѣдовательно, моментъ для прививокъ былъ уже пропущенъ. Вы хорошо знаете, что инкубаціонный періодъ, когда еще возможно съ полнымъ успѣхомъ ручаться за жизнь больного при примѣненіи Пастеровскаго метода, продолжается въ среднемъ—отъ 2 до 6 недѣль, даже нѣсколькихъ мѣсяцевъ, извѣстно и то, что есть люди не восприимчивые вовсе къ яду бѣшенства, но не рѣдки также случаи обратные, когда бѣшенство обнаруживалось и раньше 2 недѣль, особенно если пострадавшіе укушены были въ мѣста, близко расположенныя къ головному мозгу, въ лицо, наиримѣръ. Въ виду изложеннаго, мнѣ казалось позволительнымъ а) не разсчитывать на среднюю продолжительность инкубаціоннаго періода и в) по возможности спѣшить съ прививками, особенно при укусахъ въ лицо. Чтобы убѣдить Васъ въ необходимости для Забайкальской жел. дороги собственной Пастеровской станціи, приведу статистическія данныя, касающіяся числа заболѣвавшихъ водобоязнью за послѣдніе 8 лѣтъ—съ 1901 по 1908 г. включительно,—на нашей дорогѣ, т. е. съ того періода, когда началась правильная регистрація больныхъ этого рода и произведенныхъ дорогой расходовъ по леченію ихъ: въ указанный періодъ времени число укушенныхъ бѣшенными животными служащихъ и рабочихъ дороги равнялось 217 человекъ, а стоимость леченія обошлась въ 9932 руб. 9 коп., т. е. 45 руб. 77 коп. съ одного. Не говоря уже о томъ, что содержаніе одного больного должно удешевиться при наличіи собственной Пастеровской станціи, считаю выполненнымъ допустимымъ, что наша станція, въ силу естественнаго порядка, не можетъ служить лишь узко-желѣзнодорожнымъ интересамъ, а обязательно должна пойти на встрѣчу нуждъ окружающихъ населенныхъ пунктовъ. Въ силу этой причины и имѣя въ виду широкое сочувствіе, которымъ пользуется врачебное дѣло на дорогѣ со стороны г. Начальника дороги и его замѣстителя, станція не можетъ остановиться на первой ступени своего развитія, и, если можно такъ выразиться, обречена на дальнѣйшій ростъ, и потому не будетъ ничего удивительнаго, если чрезъ недолгій промежутокъ времени мы будемъ имѣть оспопрививательный институтъ, какъ почти неизбежное дополненіе Пастеровской станціи, а также станцію для приготовленія антидифтерійной и другихъ сыворотокъ, т. е. нѣчто въ родѣ Восточнаго Института Экспериментальной медицины, гдѣ у специалистовъ-бактеріологовъ возможна подготовка врачей по этой отрасли медицины. Въ виду этихъ соображеній лично для меня ни полезность, ни необходимость

на линіи лицъ, представителей разныхъ службъ въ высшей степени желательны, какъ организаціи, близко стоящія къ мѣстнымъ санитарнымъ нуждамъ.

Что касается подробностей санитарной организаціи согласно упомянутому приказу, то Съѣздъ отмѣтилъ слѣдующіе недочеты въ немъ: а) онъ предписываетъ еженедѣльные собранія подкомиссій, б) онъ предписываетъ ежедневныя санитарныя донесенія; ни то, ни другое практически неосуществимо, да и излишне; в) обязательное соединеніе званія санитарнаго старосты съ званіемъ домового старосты, соединеннымъ съ полицейскими обязанностями и рискомъ штрафа заставляетъ многихъ отказываться отъ званія санитарныхъ старостъ. Кромѣ того выяснилось, что во многихъ случаяхъ санитарныя участковыя подкомиссіи на свои протоколы не получали отъ главной санитарной комиссіи никакихъ резолюцій.

Признано, что указанные дефекты санитарной организаціи, согласно приказа № 205—1908 г. дѣйствительно сильно тормазить и вредятъ санитарному дѣлу дороги и что надлежитъ ходатайствовать объ измѣненіи этого приказа въ томъ смыслѣ, чтобы: а) подкомиссіи на участкахъ собирались по усмотрѣнію г. г. Предсѣдателей, но не менѣе одного раза въ мѣсяцъ; б) ежедневныя санитарныя донесенія отъ санитарныхъ старостъ не обязательны, такіа донесенія могутъ быть за болѣе долгіе сроки—за недѣлю, за двѣ, даже одинъ разъ въ мѣсяцъ; в) порядокъ соединенія обязанностей санитарныхъ старостъ съ обязанностями домовыхъ старостъ цѣлесообразно упразднить немедленно. Кромѣ того признано полезнымъ, чтобы г. санитарный врачъ приложилъ старанія къ тому, чтобы протоколы участковыхъ подкомиссій по возможности не оставались безъ отвѣта.

Заслушавъ докладъ доктора А. Г. Сиббуля объ унорядоченіи борьбы съ инфекціонными болѣзнями на ст. Иркутскъ. Постановлено: принять къ свѣдѣнію.

Заслушавъ докладъ доктора П. П. Крейшманъ о санитарныхъ вагонахъ дороги.

Относительно освобожденія служащихъ и рабочихъ, въ семьяхъ которыхъ есть заразные больные, Съѣздъ высказался, что въ такихъ случаяхъ служащихъ и рабочихъ необходимо въ цѣляхъ изоляціи освобождать отъ службы или работы на необходимые сроки, а такъ какъ приказъ № не позволяетъ этого, ходатайствовать о надлежащемъ исправленіи этого приказа. Кромѣ того ходатайствовать о томъ, чтобы врачамъ дано было право въ исключительныхъ случаяхъ давать служащимъ дороги освобожденія и по тяжкимъ, хотя и не заразнымъ болѣзнямъ членовъ семейства.

Протоколъ засѣданія съѣзда врачей Забайкальской жел. дор. 18 декабря 1909 г.

Утро.

О поѣздныхъ аптечкахъ Съѣздъ призналъ, что существующій порядокъ удовлетворителенъ и высказалъ пожеланіе, чтобы всѣ лекарства этихъ аптечекъ содержались въ видѣ отдѣльныхъ дозъ.

По поводу станціонныхъ аптечекъ признано цѣлесообразнымъ, чтобы по всѣмъ недочетамъ ихъ всегда выяснялся виновный для принятія соответствующихъ мѣръ.

По поводу школьныхъ аптечекъ. Въ виду того, что школы расположены чаще всего по станціямъ, гдѣ есть и приемныя покои съ аптеками, а учителя не имѣютъ достаточнаго опыта въ леченіи и во многихъ случаяхъ выдачей лекарствъ могутъ лишить учащихся въ болѣе раціональной помощи врачебнаго персонала, Съѣздъ призналъ цѣлесообразнымъ оставить такіа аптечки только по станціямъ, гдѣ нѣтъ вблизи приемныхъ покоевъ, во всѣхъ же другихъ аптечкахъ оста-

вить только перевязочный матеріалъ съ необходимыми при перевязкахъ медикаментами.

Заслушавъ заявленіе нѣсколькихъ членовъ Съѣзда о томъ, что врачебный персоналъ дороги не имѣетъ удобныхъ ручныхъ разѣдныхъ аптечекъ для удовлетворенія нуждъ больныхъ при вызовахъ врачебнаго персонала на линію. Признано необходимымъ снабдить всѣ врачебныя участки дороги портативными аптеками.

Заслушавъ докладъ доктора В. И. Селаври о борьбѣ съ заразными болѣзнями. По заслушаніи старшій врачъ Н. И. Васильевъ доложилъ, что мѣры, предложенныя докладчикомъ, хороши, начерчены широко и очень желательны, но въ смыслѣ матеріальномъ совершенно неосуществимы.

При обсужденіи выяснилось, что а) организація санитарнаго надзора за прилегающими къ линіи поселками отчасти уже есть; б) что принимать въ желѣзно-дорожныя больницы эпидемическихъ больныхъ изъ прилегающихъ къ линіи поселковъ невозможно, такъ какъ на желѣзныхъ дорогахъ, какъ учрежденіяхъ общественныхъ, практикуется и долженъ практиковаться какъ разъ обратный порядокъ, по которому желѣзныя дороги стараются и должны стараться эвакуировать даже эпидемическихъ больныхъ въ больницы другихъ вѣдомствъ. Въ связи съ этимъ признано необходимымъ выяснить, въ какихъ мѣстахъ можетъ понадобиться сколько больницъ посторонняго вѣдомства нашей дорогѣ за ея полосой для эвакуаціи въ нихъ эпидемическихъ больныхъ съ линіи нашей дороги, а по вопросу о санитарныхъ вагонахъ выражено пожеланіе, чтобы старшій врачъ по приходѣ санитарныхъ вагоновъ новаго типа на нашу дорогу собралъ у врачей дороги отзывы о нихъ и изъ этихъ отзывовъ сдѣлать общій сводъ о желательномъ типѣ санитарныхъ вагоновъ. Для временной же эвакуаціи заразныхъ больныхъ предложено выяснить вопросъ объ имѣющихся теперь на линіи переносныхъ баракахъ, которые могутъ быть переданы врачебной службѣ. Послѣ оживленнаго обмѣна мнѣній пришли къ заключенію: предложеніе о переносныхъ баракахъ можетъ значительно облегчить работу врачей дороги съ заразными больными на линіи, а потому желательно выяснить, можетъ ли и какимъ образомъ можетъ врачебная служба воспользоваться этими бараками. Что же касается предложенія доктора Селаври о заразныхъ больницахъ, то принять его къ свѣдѣнію, какъ очень желательное, но пока неосуществимое по причинамъ финансоваго характера. Въ виду же того, что и этими бараками невозможно обслужить всѣ мѣста по линіи желательно, чтобы на линіи былъ вагонъ-изоляціонная квартира.

Вечеръ.

Возобновлено обсужденіе по существу доклада доктора Сиббуля въ частности о томъ, куда можно помѣщать заразныхъ больныхъ Иркутскаго участка. Найдено необходимымъ, чтобы въ Иркутскѣ было приспособлено временное помѣщеніе для заразныхъ больныхъ, а пока предложить врачу 1 участка отправлять заразныхъ больныхъ въ Верхнеудинскую больницу.

О разѣдныхъ деньгахъ при поѣздкахъ врачебнаго персонала къ больнымъ служамъ дороги и членамъ ихъ семействъ, живущихъ за полосой отчужденія, найдено, что настоящаго кредита на этотъ предметъ въ 6 тысячъ рублей недостаточно, что его надо увеличить до 10 тысячъ рублей, примѣрно, будетъ соответствовать дѣйствительной потребности при чемъ потребность эта въ настоящее время для участковъ дороги такова: Иркутскъ 3600 руб., Слюдянка 420 руб., Мысовая 180 руб., Верхнеудинскъ 1200 руб., Петровскій зав. 750 руб., Хилокъ 550 руб., Могзонъ 350 руб., Чита 1200 руб., Шилка 360 руб., Срѣтенскъ 150 руб., Адриановка 350 руб., Оловянная 200 руб., Борзя 200 руб., Маньчжурія 240 руб.

По вопросу объ освидѣтельствованіи лицъ, поступающихъ на службу. Найдено, что иногда на переосвидѣтельствованія

являются лица, неизвѣстные врачу, хотя и старо-служащія и поэтому имѣющія право на освѣдѣтельство, безъ представленія врачу фотографическихъ карточекъ. Въ виду того, что тутъ возможны злоупотребленія и во всякомъ случаѣ такой порядокъ иногда смущаетъ врачей, найдено целесообразнымъ ходатайствовать о томъ, чтобы врачи имѣли право требовать отъ освѣдѣтельствуемыхъ карточки или другія возможные удостовѣренія личности во всѣхъ случаяхъ сомнѣній.

Вопросъ (§ 19) объ инструкціяхъ въ виду заявленія доктора П. Н. Кудрявцева о томъ, что въ скоромъ времени Управленіемъ врачебно-санитарной части будутъ разосланы инструкции, оставить пока безъ разсмотрѣнія.

Среди газетъ и журналовъ.

◆ 27-ой съѣздъ инженеровъ службы пути русскихъ ж. д. На очередномъ съѣздѣ, 22 ноября, на которомъ присутствовалъ командированный на съѣздъ м-вомъ путей сообщенія гл. инс. рос. ж. д. инж. т. с. А. Н. Горчаковъ, — слушался чрезвычайно интересный въ теоретическомъ и практическомъ отношеніи докладъ инженера Н. Е. Долгова (Нач. 12 уч. Сл. пути Екатеринбург. жел. дор.) объ устойчивости земляного полотна, какъ основанія для верхняго строенія пути. Вопросы, затронутые инженеромъ Н. Е. Долговымъ, заслуживаютъ глубокаго вниманія, земляное полотно, балластъ, рельсы—это та часть желѣзно-дорожнаго хозяйства, на постройку котораго при нормальныхъ условіяхъ падаетъ до 70 проц. всѣхъ расходовъ, а при условіяхъ неблагопріятныхъ и болѣе, и несмотря на это при назначеніи тѣхъ или иныхъ размѣровъ приходится идти ощупью, а какая нибудь сотая часть сажени можетъ при суммированіи обойтись и въ сотни тысячъ рублей. Въ доказательство нѣкоторой произвольности назначенія размѣровъ при устройствѣ какъ земляного полотна, такъ и насыпкѣ балласта, инженеръ Н. Е. Долговъ указалъ дороги, на которыхъ разница въ размѣрахъ выше-названныхъ частей пути достигаетъ значительной величины. Другая часть пути—рельсы тоже не поддается строгому расчету. Такое неопредѣленное положеніе и заставило инженера Долгова заняться изслѣдованіемъ какъ теоретическихъ, такъ и практическихъ основъ тѣхъ явленій, кои происходятъ въ рельсахъ, балластѣ и земляномъ полотнѣ при проходѣ паровоза съ груженными вагонами. Для болѣе тщательныхъ наблюдений инженеромъ Долговымъ былъ изобрѣтенъ цѣлый рядъ приборовъ (прогибоисцы), которые даютъ полную картину тѣхъ деформаций въ рельсѣ и шпалахъ которыя сопровождаютъ проходъ поѣзда. Тѣ изслѣдованія, которыя производились инженеромъ Н. Е. Долговымъ его приборами, а также и общія наблюденія привели его къ тому заключенію, что балластъ нашихъ желѣзныхъ дорогъ не можетъ не выдерживать вѣса подвижнаго состава и что возможность проѣзда паровозовъ тяжелаго типа является сомнительной. Въ этомъ отношеніи докладчикъ вполне раздѣляетъ мнѣніе инженера Павловскаго. Въ виду такого положенія дѣла тѣмъ болѣе то усиленіе движенія и введеніе тяжелыхъ паровозовъ въ недалекомъ будущемъ явится насущнымъ вопросомъ, что теперь уже необходимо по убѣжденію докладчика принимать соответствующія мѣры, а иначе желѣзныя дороги рискуютъ служить тормазомъ въ экономическомъ развитіи страны. Выходъ изъ такого положенія докладчикъ видитъ въ примѣрѣ западной Европы, гдѣ какъ балластъ давно уже употребляютъ щебень. Остановившись очень подробно на роли щебня, на влияніи влажности на балластъ и шпалы, на устройствѣ изолирующихъ слоевъ и на примѣненіи бетона для прочныхъ основаній полотна, докладчикъ выразилъ надежду, что его опыты и приборы будутъ предложены на другихъ дорогахъ, а это подтвердитъ необходимость болѣе рациональнаго устройства пути и дастъ возможность выработать типы, вполне

соответствующіе запросамъ движенія. Въ оживленныхъ преніяхъ по этому докладу принимали участіе инженеры: Андружскій (Ек. дорога), Богуславскій (главное управленіе жел. д.), Лазаревъ (Юго-восточн. дор.), Абрамзонъ (Юго-западн. дор.), Лапгада (Николаевской дор.), Озеромъ (Владик. дор.), Виркутовичъ (Ряз.-ур. дор.), и многіе другіе. Съѣздъ постановилъ организовать правильныя наблюденія надъ землянымъ полотномъ и путемъ по опредѣленной съѣздомъ выработанной программѣ. Признано необходимымъ примѣненіе изолирующаго слоя подъ балластомъ.

24 ноября инж. Самсэль сдѣлалъ докладъ „О пользѣ снѣгоочистителей при борьбѣ со снѣгомъ“. Докладчикъ подробно выяснилъ условія, при которыхъ требуется необходимость примѣненія снѣгоочистителей. Пренія по этому вопросу отложены на 25 ноября.

Затѣмъ главный инспекторъ жел. дор. А. Н. Горчаковъ прочелъ докладъ „О правильномъ распредѣленіи расходовъ по содержанію пути“. Докладчикъ указалъ, что дѣйствительная потребность всегда не соответствуетъ ассигнуемымъ кредитамъ, почему перерасходы—явленіе заурядное. По мнѣнію докладчика, необходимо установить закономъ нормы работъ, а для успѣшной дѣятельности низшихъ и среднихъ служащихъ необходимо установить преміи.

(П. К.)

◆ Комиссія о путяхъ Сообщенія закончила разсмотрѣніемъ внесенное 63 членами Государственной Думы законодательное предположеніе объ ассигнованіи 48.400.000 руб. на постройку 12.100 переселенческихъ вагоновъ новаго типа. Комиссія въ заключеніе признала внесенное законодательное предположеніе желательнымъ.

(Пр. и Т.)

◆ Особая комиссія, образованная при Министерствѣ Путей Сообщенія для выработки проекта реорганизаціи означеннаго Министерства, закончила свои работы. Въ основаніе проекта положены, согласно указанію Министра, слѣдующія общія начала.

Прежде всего, въ отношеніи распредѣленія предметовъ вѣдѣнія Министерства между различными его органами, какъ центральными, такъ и мѣстными, проведены въ проектѣ возможны большая децентрализація и специализація. Развитіе специализаціи въ дѣлѣ заведыванія путями сообщенія, поскольку она не противорѣчитъ также необходимому въ такомъ живомъ дѣлѣ единству управленія, проведено по проекту во всѣхъ частяхъ организаціи какъ центральныхъ, такъ и мѣстныхъ установленій Министерства. Въ отношеніи желѣзно-дорожнаго управленія, по силѣ дѣйствующаго закона и административныхъ распоряженій, специализація уже допущена весьма широко, влѣдствіе чего дальнѣйшее значительное ея расширеніе не могло быть признано настоятельнымъ. Въ отношеніи водныхъ и шосейныхъ сообщеній Министръ Путей Сообщенія нашелъ необходимымъ, въ видахъ поднятія шосейныхъ техники и хозяйства, вынѣ находящихся въ упадкѣ, а также для должной постановки механической части (по вопросамъ судостроенія, заведыванія судами и надзора за ними), придать большую самостоятельности частямъ, вѣдающимъ это дѣло въ центральныхъ установленіяхъ, совершенно отдѣливъ дѣло заведыванія шосейными путями отъ водныхъ—въ установленіяхъ мѣстныхъ. Что касается до основаній проектированной организаціи центральныхъ и мѣстныхъ установленій Министерства, то въ семъ отношеніи, при сохраненіи присущаго нашему административному строю коллегіальнаго начала, для обсужденія, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ, и разрѣшенія важнѣйшихъ вопросовъ, предложено: а) въ видахъ объединенія дѣятельности Министерства и усиленія отвѣтственности его органовъ, усилить власть этихъ органовъ вообще, и начальниковъ отдѣльныхъ установленій въ частности, соответственно ослабивъ полномочія входящихъ въ составъ подвѣдомственныхъ коллегій представителей по-

стороннихъ вѣдомствъ и б) допустить, для установленія постоянного взаимодѣйствія между органами Правительства и представителями заинтересованныхъ общественныхъ группъ, возможно широкое привлеченіе въ коллегіальныя учрежденія Министерства, какъ въ центрѣ, такъ и на мѣстахъ выбранныхъ представителей этихъ группъ, съ предоставленіемъ имъ участія въ завѣдываніи путями сообщенія также и чрезъ приглашеніе ихъ въ періодически созываемые особые сѣзды или совѣщанія. (Пр. и Т.).

♦ Въ настоящее время въ Совѣтѣ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ возбужденъ вопросъ о томъ, чтобы иски по претензіямъ и жалобамъ частныхъ лицъ къ казны направлялись бы не въ центральное управленіе желѣзныхъ дорогъ, а въ мѣстныя управленія соответственныхъ дорогъ. (Пр. и Т.).

Проектируемая новая желѣзнодорожная линія.—Ачинская городская дума (Енисейской губ.) возбудила предъ министерствомъ путей сообщенія ходатайство о проведеніи желѣзнодорожной вѣтви Ачинскъ-Минусинскъ.

Казанское уѣздное земство возбудило предъ министерствомъ путей сообщенія вторичное ходатайство о скорѣйшей постройкѣ у гор. Казани моста черезъ р. Волгу и о проведеніи желѣзной дороги Казань-Котельничъ.

Русскіе купцы возбудили вопросъ о постройкѣ желѣзной дороги отъ Кяхты на Мысовую въ виду того, что изъ Кяхты въ Россію ввозится весьма много товаровъ, какъ то: чай, кожи, мѣха, хлопокъ и проч.

Проекты сѣверо-сибирскихъ путей.—24 ноября въ Обществѣ изученія Сибири и улучшенія ея быта Н. В. Некрасовъ сдѣлалъ докладъ на тему „Проекты сѣверо-сибирскихъ путей“.—Указъ на необходимость вывоза сельскохозяйственныхъ продуктовъ Сибири, докладчикъ говоритъ, что правильная организація вывоза можетъ быть достигнута только путемъ открытія новыхъ дешевыхъ путей сообщенія съ западно-европейскими рынками. Указавъ затѣмъ на существованіе нѣсколькихъ проектовъ путей сообщенія, докладчикъ подробно остановился на ихъ разсмотрѣніи. Существующій проектъ сплошного внутренняго воднаго пути съ переходомъ Урала шлюзованнымъ каналомъ, по мнѣнію докладчика, трудно осуществимъ и не обѣщаетъ выгодныхъ экономическихъ результатовъ. Также смотритъ докладчикъ на проекты соединенія Оби съ Архангельскомъ. Проекты эти не могутъ удовлетворить разрѣшенію задачи вывоза сибирскаго сырья наиболее дешевымъ путемъ, такъ какъ они требуютъ не только единовременныхъ значительныхъ затратъ, но и послѣдующихъ расходовъ. Проекты смѣшаннаго желѣзнодорожно-воднаго пути (Голохвастова и Кнорре), по мнѣнію докладчика, не пахотятся въ противорѣчіи съ установленіемъ сплошного воднаго сообщенія черезъ Карское море. То обстоятельство, что оба эти сообщенія взаимно дополняютъ другъ друга, наводитъ докладчика на мысль о необходимости одновременной организаціи этихъ двухъ сообщеній, съ принятіемъ схемы Голохвастова. Прежде чѣмъ приступить къ практическому осуществленію необходимыхъ Сибири сообщеній, по мнѣнію докладчика, является необходимымъ снаряженіе особой экспедиціи для выясненія нѣкоторыхъ техническихъ деталей.

Нормальное положеніе для дежурныхъ комнатъ для отдыха паровозныхъ бригадъ.—XXVII совѣщательный сѣздъ инженеровъ подвижнаго состава и тяги, по обсужденіи вопроса о выработкѣ нормальнаго положенія для дежурныхъ комнатъ для отдыха паровозныхъ бригадъ, принялъ нижеслѣдующее положеніе о дежурныхъ комнатахъ для отдыха паровозныхъ бригадъ.

1. Дежурныя комнаты должны помѣщаться въ зданіяхъ расположенныхъ вблизи депо, но не въ пристройкахъ къ паровознымъ сараямъ или мастерскимъ; на безопасность и

удобство сообщенія между депо и дежурными помѣщеніями должно быть обращено вниманіе.

При основныхъ депо, если таковыя вмѣстѣ съ тѣмъ служатъ и оборотными, дежурныя комнаты должны быть устраиваемы по 1 разряду.

2. Вентиляція дежурныхъ помѣщеній должна обеспечить обмѣнъ воздуха въ часъ, равный двумъ объемамъ вентилируемаго помѣщенія. Устройство въ каждой комнатѣ форточекъ въ окнахъ и отдушниковъ—обязательно.

3. Отопленіе допускается или центральное или печное, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій.

4. Площадь оконъ жилыхъ помѣщеній въ среднемъ должна составлять $\frac{1}{5}$ площади пола, причемъ это соотношеніе можетъ быть, однако, измѣняемо въ зависимости отъ мѣстныхъ климатическихъ условій.

5. Освѣщеніе допускается электрическое, газовое или керосиновое, въ зависимости отъ мѣстныхъ условій, причемъ въ спальняхъ источники свѣта должны быть снабжены контр-абажурами или другими подобными приспособленіями.

6. Въ составъ дежурныхъ комнатъ должны входить слѣдующія помѣщенія:

- 1) Спальни.
- 2) Столовые.
- 3) Кухни.
- 4) Уборныя съ умывальниками.
- 5) Помѣщеніе для ванны или души (только для дежурныхъ 1 разряда).
- 6) Раздѣвальни и помѣщеніе для сушки платья (только для дежурныхъ 1 разряда).
- 7) Клозеты.
- 8) Службы: сарай, погребъ и кладовыя.
- 9) Помѣщеніе для сторожей.

Кромѣ того, въ дежурныхъ (для дежурныхъ 1 разряда) должны быть устраиваемы помѣщенія для библіотеки и читальни.

7. Спальни должны быть оборудованы слѣдующими предметами: кроватями съ проволочными сѣтками, подстилками для нихъ, перовыми или волосяными (изъ варенаго волоса) подушками, одеялами, комплектомъ постельнаго бѣлья, столами у оконъ или ставнями, вѣшалками или шкафомъ для платья, табуретами, ночными столиками (только для машинистовъ), и плевательницами.

Примѣчаніе. Комплектомъ постельнаго бѣлья слѣдуетъ считать двѣ простыни и одну наволочку (число комплектовъ бѣлья зависитъ отъ мѣстныхъ условій).

Вообще комнаты спаленъ должно устраивать на 2-4 кровати, но допускаются для помощниковъ машинистовъ и кочегаровъ помѣщенія казарменнаго типа, при условіи раздѣленія ихъ на двѣ части, дабы имѣть возможность это помѣщеніе поочередно провѣтривать. Въ помѣщеніяхъ для машинистовъ желательно отдѣлять кровать ширмами.

8. Кубическій объемъ помѣщенія спаленъ на одну кровать долженъ быть не менѣе 2,5 куб. саж. при высотѣ потолковъ отъ 4 до 5 аршинъ.

9. Столовые должны быть оборудованы столами, стульями или табуретами, столами у оконъ, часами, термометрами и плевательницами. Площадь пола столовыхъ для дежурныхъ 1 разряда должна равняться 0,3 кв. саж. на одну кровать; но въ общемъ не менѣе 4-хъ кв. саж.; для дежурныхъ 2 разряда размѣръ столовой долженъ опредѣляться по нормѣ

1,5 куб. саж. на одного человѣка, при высотѣ потолоковъ отъ 4-хъ до 5-ти аршинъ.

10. Кухня должна быть оборудована плитой, кубомъ для кипятка или самоваромъ, кадкой для питьевой воды, водопроводомъ съ раковиной, шкафомъ для посуды, столомъ и табуретками. Площадь пола кухни должна равняться 0,4 площади пола столовой и не менѣе 3 кв. саж.

11. Клозеты и уборныя должны быть достаточно просторными, площадь пола каждого изъ этихъ помѣщеній на одинъ клозетъ и умывальникъ должна равняться 0,7 кв. саж. Въ уборной должно быть зеркало.

12. Раздѣвальня должна быть оборудована вѣшалками или шкафами и помѣщеніемъ для сушки платья. Площадь пола раздѣвальни должна равняться 0,1 кв. саж. на человѣка, а въ общемъ не менѣе 3 кв. саж.

13. Внутренняя площадь бесполезныхъ помѣщеній, къ которымъ относятся: корридоры, лѣстницы, проходныя комнаты и тамбуры—должны составлять отъ 10 до 20% отъ всей внутренней площади полезныхъ и бесполезныхъ помѣщеній дежурной.

14. Полная внутренняя площадь всѣхъ помѣщеній дежурной должна составлять на 1 кровать для дежурныхъ машинистовъ и ихъ помощниковъ отъ 3 до 3,5 кв. саж.

Что касается устройства дежурныхъ для смазчиковъ, приравненныхъ въ этомъ отношеніи на нѣкоторыхъ дорогахъ къ кондукторскимъ бригадамъ, съѣздъ призналъ желательнымъ собрать свѣдѣнія о существующихъ на дорогахъ дежурныхъ для смазчиковъ и доложить о семъ будущему совѣщательному съѣзду.

(В. П. С.)

Пересмотръ сроковъ дѣйствія пассажирскихъ билетовъ—На общемъ съѣздѣ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ разсматривался 2-го декабря вопросъ о пересмотрѣ сроковъ дѣйствія пассажирскихъ билетовъ. Комиссія, образованная для предварительнаго обсужденія этого вопроса, признала желательнымъ установить нижеслѣдующіе сроки: для разстоянія отъ 1 до 160 верстъ—время нахожденія поѣзда въ пути, на который билетъ взятъ, отъ станціи отправленія до станціи назначенія, обозначенныхъ на билетѣ; для разстоянія отъ 161 до 400 верстъ—одинъ сутки, для разстоянія отъ 401 до 2.000 верстъ—на каждыя сутки по 400 верстъ, а на разстоянія свыше 2.000 верстъ на каждыя сутки по 500 верстъ. Сроки годности пассажирскихъ билетовъ, дѣйствующие нынѣ, опредѣлены такъ: для разстоянія отъ 1 до 200 верстъ—одинъ сутки, 201-500 в.—двое сутокъ, 501-800 верстъ—трое сутокъ, 801-1100—четверо. 1.101-1.500—пять, 1.501-1.900—шесть, 1901-2.300—семь. Послѣ общаго мнѣнія съѣздъ поручилъ, согласно съ нѣкоторыми предложенными измѣненіями, изготовить къ одному изъ ближайшихъ засѣданій постановленіе съѣзда означенному вопросу.

(В. П. С.)

Совѣщаніе по разсмотрѣнію проектовъ новыхъ желѣзнодорожныхъ линій.—Въ виду того, что въ комиссію о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ поступаетъ значительное количество предложеній частныхъ предпринимателей о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ въ различныхъ направленіяхъ, нередко взаимно между собой конкурирующихъ и другъ друга исключаящихъ, министръ финансовъ, по соглашенію съ министромъ путей сообщенія, призналъ необходимымъ предварительно упомянутыя ходатайства разсматривать въ особомъ совѣщаніи изъ представителей министерствъ путей сообщенія, финансовъ и государственнаго контроля. Образованіе такого совѣщанія мотивируется тѣмъ, что внесеніе всѣхъ проектовъ на обсужденіе комиссіи о новыхъ желѣзныхъ дорогахъ потребуетъ отъ нея непроизводительныхъ затратъ труда и времени. Совѣщаніе это будетъ образовано при департаментѣ

желѣзнодорожныхъ дѣлъ подъ предсѣдательствомъ директора департамента.

(В. П. С.)

Г. Начальникомъ дороги получены слѣдующія два поздравительныя телеграммы:

Иркутскъ Г. Начальнику Забайкальской жел. дороги.

Приниму Вамъ и всѣмъ служащимъ ввѣренной Вашему Превосходительству дороги искреннюю благодарность за поздравленія съ Новымъ Годомъ и за выраженные благопожеланія и въ свою очередь поздравляю всѣхъ съ Новымъ Годомъ.

Подписаль: Министръ Путей Сообщенія *Рухловъ.*

Начальникамъ казенныхъ и Управляющимъ частныхъ ж. д.

Поздравляю Васъ и всѣхъ служащихъ, ввѣренныхъ Вамъ дорогъ, съ Новымъ Годомъ; желаю отъ души удачнаго во всѣхъ отношеніяхъ года при взаимной дружной общей работѣ.

Подписаль: *Козыревъ.*

О Т Ч Е Т Ъ

по спектаклю, устроенному на ст. Хилокъ 29 ноября 1909 г.

Представлено было:

„НОЧЬ НА ДАЧѢ“, комедія въ 2-хъ дѣйствіяхъ соч. А. Шталь.

ПРИХОДЪ 175 руб. 05 коп.

РАСХОДЪ 67 руб. 62 коп.

Чистая прибыль 107 руб. 43 коп.,

которая поступила въ пользу общегитія при Хилокской школѣ.

Мѣстное Попечительство Хилокской ж. д. школы считаетъ долгомъ выразить свою благодарность за любезное участіе въ устройствѣ вечера: распорядителю В. И. Нестеренко, регенту хора Т. О. Устименко, Г-жамъ Л. А. Деминевой, Н. В. Стуковой, Н. И. Сергѣевой, Е. В. Тоцкой, А. С. Шпакштейнъ, Н. В. Амроговичъ, М. П. Клениковой; Г-мъ П. П. Багрянцеву, К. В. Блажущкому, В. Е. Давидову, А. Ф. Высоцкому, А. Ф. Кожину, И. Я. Граеву, П. П. Дауге, М. И. Орлову, К. А. Лосеву, И. В. Ковалеву, А. А. Спасскому.

За Ревизора жел.-дор. образовательныхъ учреждений *В. Наумовъ.*

За Завѣдывающаго дѣлами
Гл. Школьнаго Комитета *Никитинъ.*

О Т Ч Е Т Ъ

по спектаклю, бывшему въ желѣзнодорожномъ собраніи на ст. Урульга 29 ноября 1909 г. въ пользу Урульгинскаго 2-хъ класснаго училища.

Представлено было:

„ЛѢСЪ“, комедія въ 5 дѣйствіяхъ соч. А. Н. Островскаго.

ПРИХОДЪ 92 руб. 56 коп.

РАСХОДЪ 54 руб. 90 коп.

Чистый доходъ, поступившій въ пользу
Урульгинскаго 2-хъ класснаго училища, 37 руб. 66 коп.

Гг. любителямъ выражаю свою благодарность за принятіе
благосклоннаго участія.

Распорядитель Начальникъ депо Урульга С. Тимченко.

*Своднія о количествѣ перевозокъ и приблизительномъ
валовомъ доходѣ по Забайкальской жел. дор. за ноябрь
мѣсяцъ 1909 г.*

Въ отчетномъ мѣсяцѣ пассажировъ по общему тарифу
было перевезено 105.000, выручено—131.764 руб. 50 коп.;
съ 27.189 пассажировъ по воинскому тарифу выручено
2.988 руб. 07 коп., перевезено товаровъ малой скорости
3.709.058 пуд., выручено 510.737 руб. 29 коп. Всѣ прочія

статьи дохода составляютъ 41.201 руб. 46 коп. Такимъ
образомъ валовой доходъ дороги въ ноябрѣ мѣсяцѣ 1909 г.
выразился въ суммѣ 686.691 руб. 32 коп. т. е. на 55.223 руб.
86 коп. больше выручки за тотъ же мѣсяцъ предшествова-
вшаго года.

Съ января 1909 г. по конецъ отчетнаго мѣсяца, выручено
6.838.632 руб. 20 коп.

Отъ редакціи.

Вслѣдствіе праздниковъ первый и второй №№ Вѣстника
выпущены одновременно 8 января.

Редакторъ, Инженеръ **В. Лморригъ.**

ЗОЛОТЫЯ МЕДАЛИ:
Россіи, Франціи,
Англии.

ФАБРИКА

ВЫСШАЯ НАГРАДА:
ЛОНДОНЪ.

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖН. СИГНАЛОВЪ
МЕТАЛЛИЧЕСКИХЪ ИЗДѢЛІЙ

— И —

ЖЕЛѢЗНОЙ МЕБЕЛИ

поставщика желѣзныхъ дорогъ, округовъ Путей Сообщенія и
другихъ учрежденій съ 1871 года

І. И. ЛЕВЪ

КІЕВЪ, Жилинская ул. собственный домъ.

— СПЕЦІАЛЬНОСТЬ: —

ФОНАРИ

ЖЕЛѢЗНОДОРОЖНЫЕ,

ПАРОХОДНЫЕ,

ГОРОДСКІЕ,

ВОИНСКІЕ и др.



КРОВАТИ

СТАЛЬНЫЯ,

БОЛЬНИЧНЫЯ,

ДЛЯ КАЗАРМЪ,

ИНТЕРНАТОВЪ и др.

ОБЩЕСТВО

ПЕРВОЕ

ФАБРИКА

ОБЩЕСТВО

ПЕРВОЕ

ОБЩЕСТВО

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

МЕТАЛЛУРГИЧЕСКАЯ

— N —

ЖЕЛЕЗНОЙ ШЕЛ

постоянно железные дороги. Путь Союзный и
др. изобретения с 1871 года

И. И. ДЕР

И. И. ДЕР. Железные дороги

СПЕЦИАЛЬНОСТЬ

КОВАЛИ

СТАЛЬ

ВОЗДУХ

ДЛЯ ПУТЕЙ

ПЕРВЫЙ И ДР.

ФОНАРИ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ

ПЕРВОЕ

ПЕРВОЕ

КОМПАНИЯ И ДР.